

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

XLVII

(CXXI) FASC. I



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

Commercio marittimo genovese in Inghilterra nel Medioevo (1280-1495)

Angelo Nicolini

La navigazione e il commercio genovesi nell'Atlantico del nord durante il Medioevo sono stati oggetto di una vasta indagine condotta nell'Archivio notarile della capitale ligure ad opera di tre studiosi belgi: Renée Doëhaerd, Léone Liagre-de Sturler e Charles Kerremans. Essa ha prodotto l'edizione di una ponderosa raccolta di fonti commerciali, che inizia con il primo viaggio di cui si ha finora notizia (nel 1277) e termina purtroppo nel 1440¹. Già molti anni prima, due studiosi genovesi del calibro di Cornelio De Simoni e di Luigi Tommaso Belgrano avevano redatto un'importante collezione di documenti, seppure di natura politico-diplomatica e riferiti soprattutto al capolinea della rotta di Ponente, cioè alle Fiandre². Nulla invece è stato finora intrapreso sul versante archivistico inglese, se si esclude il brillante lavoro di Alwyn Ruddock, che aveva come oggetto le attività marittime e mercantili delle nazioni mediterranee in generale e degli Italiani in particolare nel porto di Southampton³.

Eppure il materiale documentario stilato per conto dell'Exchequer, l'amministrazione finanziaria della Corona, e custodito negli Archivi inglesi

¹ R. DOËHAERD e C. KERREMANS, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises (1400-1440)*, Bruxelles-Rome 1952; 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. A queste opere vanno aggiunti gli articoli di R. DOËHAERD, *Les galères génoises dans la Manche et la Mer du Nord à la fin du XIII^e et au début du XIV^e siècle*, in « Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome », XIX (1938), pp. 1-76, e di R.S. LOPEZ, *Majorcans and Genovese on the North Sea Route in the Thirteenth Century*, in « Revue belge de Philologie et d'Histoire », XXIX (1951), pp. 1163-1179.

² C. DE SIMONI e L.T. BELGRANO, *Documenti ed estratti inediti o poco noti riguardanti la storia del commercio e della marina ligure*. I, *Brabante, Fiandra e Borgogna*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », V/III (1867), pp. 357-518.

³ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, in « Southampton Record Series », 1, Southampton 1951.

vanta un'impareggiabile collezione di rendiconti doganali, frutto di un'organizzazione capillare e standardizzata. Ogni anno, nel giorno di San Michele (Michaelmas, il 29 settembre), che per tradizione segnava la fine della stagione dei raccolti nei *manors* feudali e che corrispondeva anche alla fine dell'anno finanziario (Exchequer Year), la contabilità doganale di tutti i quindici porti principali in cui era stata suddivisa la costa dell'isola e della loro relativa giurisdizione veniva chiusa. Essa era stata redatta per ciascun porto in duplice copia, una ad opera di due doganieri o *collectores* e l'altra ad opera di un controllore o *cotrarotulator* e con l'ausilio di un ispettore (*inspector* o *searcher*); le due versioni erano state poi sottoposte a controllo incrociato per verificarne la corrispondenza e quindi la veridicità⁴. Tutto questo materiale, costituente i «Particular Accounts», confluiva allora a Westminster Hall, dove veniva preso in consegna dai baroni dell'Exchequer (*barones de Scacario*). A questo punto gli impiegati regi controllavano, soppesavano, raggruppavano e armonizzavano la massa dei dati e la trascrivevano su grandi rotoli di pergamena, gli «Enrolled Accounts», che contenevano la distinta annua di tutte le merci importate ed esportate nel Regno e le relative imposte doganali riscosse⁵. Accanto alle autorità regie, ma ad un gradino più basso della scala impositiva, si trovavano le autorità portuali locali (*i ballivi aque* o *water bailiffs*), che avevano licenza dal governo centrale di esigere altre minori imposte doganali destinate alle spese pubbliche delle singole comunità. Essi redigevano a questo scopo altri registri, i «Local Port Books».

Gli «Enrolled Accounts» si sono conservati pressoché integralmente a partire dal 1275 e hanno permesso agli Studiosi inglesi di compilare invidiabili statistiche del loro commercio marittimo⁶. I «Particular Accounts» sono an-

⁴ Questo almeno era lo schema a partire dalla seconda metà del XIV secolo, quando le diverse imposte doganali (*custuma vetus, nova costuma, parva costuma* e *subsidiium*) furono riunite in una sola registrazione; prima di tale data venivano per lo più stilati rendiconti doganali separati per le diverse merci importate od esportate (ad esempio *custuma lanarum, pelium lanatarum et coriorum, custuma vinorum, custuma pannorum*); N.S.B. GRAS, *The Early English Custom System (A documentary study of the institutional and economic history of the customs from the thirteenth to the sixteenth century)*, Cambridge, Mass., 1918, p. 634.

⁵ E.M. CARUS-WILSON e O. COLEMAN, *England's Export Trade, 1275-1547*, Oxford 1963, pp. 2-3, 7-9 e Appendice II.

⁶ *Ibidem*; H.L. GRAY, *Tables of Enrolled Customs and Subsidy Accounts, 1399 to 1482*, in *Studies in English Trade in the Fifteenth Century*, a cura di E. POWER e M.M. POSTAN, London 1933, pp. 321-360.

dati in buona parte perduti (non erano più utili, una volta ricopiati dai funzionari dell'Exchequer), ma quelli rimasti sono molto adatti allo studio della navigazione e del commercio, grazie al loro contenuto assai analitico⁷. Alcuni «Port Books» quattro-cinquecenteschi, infine, purtroppo pochi ma di grande interesse, sono sopravvissuti relativamente al porto di Southampton⁸.

Il presente studio è stato condotto quasi esclusivamente sulle fonti inglesi e ha avuto come oggetto i porti notoriamente frequentati dalle flotte mediterranee nel Medioevo, e cioè Londra, Sandwich e Southampton – con una sola eccezione di cui parleremo fra breve. A tale scopo sono stati esaminati tutti i relativi «Particular Accounts» giacenti nel fondo Exchequer del Public Record Office di Kew (Surrey), l'Archivio Nazionale britannico, e i «Port Books» conservati presso il Civic Record Office di Southampton (Hampshire)⁹. Relativamente all'ambito geografico e cronologico della nostra ricerca, le perdite nella documentazione avevano tuttavia prodotto lacune per circa 125 anni (pari al 58%) a fronte dei 216 di dimostrata attività navale genovese in Inghilterra. I dati ricavati dalle fonti manoscritte sono stati perciò integrati ricorrendo al materiale cancelleresco, conservato nel fondo Chancery del Public Record Office e interamente edito sotto forma di registi¹⁰.

⁷ Sull'importanza della documentazione doganale per lo studio della storia locale v. M.M. BONNEY, *The English Medieval Wool and Cloth Trade: New Approaches for the Local Historian*, in «The Local Historian», 22 (1992), pp. 18-40.

⁸ Alcuni di essi sono stati pubblicati, a cura dell'Università e delle associazioni storiche locali: P. STUDER, *The Port Books of Southampton, 1427-30*, in «Southampton Record Society», Southampton 1913; D.B. QUINN, *The Port Books or Local Custom Accounts of Southampton for the Reign of Edward IV*, in «Southampton Record Society», Southampton 1937-38; H.S. COBB, *The Local Port Book of Southampton for 1439-40*, in «Southampton Record Series», 5, Southampton 1961; B. FOSTER, *The Local Port Book of Southampton for 1435-36*, in «Southampton Record Series», 7, Southampton 1963; T.B. JAMES, *The Port Book of Southampton, 1509-10*, in «Southampton Record Series», 32-33, Southampton 1990; E.A. LEWIS, *The Southampton Port and Brocage Books, 1448-49*, in «Southampton Record Series», 36, Southampton 1993.

⁹ Le collocazioni archivistiche del materiale esaminato sono rispettivamente PUBLIC RECORD OFFICE, Exchequer, King's Remembrancer Custom Accounts (d'ora in poi PRO, E122) e SOUTHAMPTON CIVIC RECORD OFFICE, Southampton Corporation, Petty Custom or Port Books (d'ora in poi SCRO, SC5/4).

¹⁰ *Calendar of the Close Rolls preserved in the Public Record Office*, London 1892-1963 (d'ora in poi CCR); *Calendar of the Patent Rolls preserved in the Public Record Office*, London 1891-1916 (d'ora in poi CPR). Un elenco parziale delle imbarcazioni genovesi citate in queste

Come risultato, si è giunti ad un censimento delle imbarcazioni genovesi (o forse sarebbe meglio dire liguri, poiché alcune di esse erano savonesi) che attraccarono nei porti inglesi durante il Medioevo. Esse sono state disposte nella tabella 1 in ordine cronologico secondo gli anni finanziari (cioè i dodici mesi che andavano dal 29 settembre allo stesso giorno dell'anno seguente). Nell'appendice al termine dello studio le imbarcazioni iscritte nei registri portuali sono state riportate più estesamente, con tutte le indicazioni complementari contenute nelle fonti da cui erano state tratte.

Ulteriori informazioni sulle attività marittime e commerciali genovesi nell'isola sono state ricavate dallo studio di altre due sezioni dell'Exchequer, i *Memoranda* del « King's Remembrancer » e i rotoli contabili doganali del « Pipe Office »¹¹. Esse riguardano soprattutto i periodi in cui i registri portuali erano mancanti, ma per la loro natura non sono state inserite né nella tabella 1 né nell'appendice.

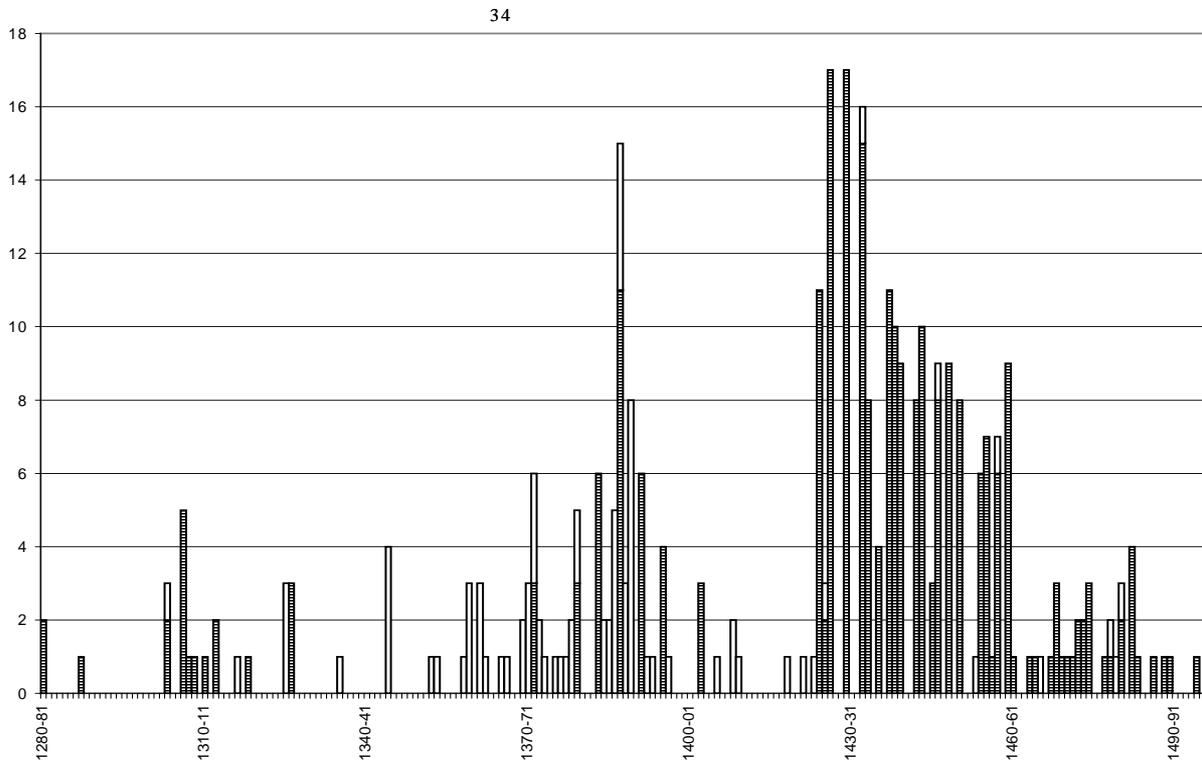
Ne è derivato un quadro complesso e talora impreveduto, che permette comunque di delineare con ragionevole certezza l'andamento di un rapporto anglo-genovese condizionato dalle diverse situazioni politico-militari non meno che da quelle puramente commerciali e che in parte integra, in parte conferma e in parte smentisce quanto è stato finora scritto sui Genovesi in Inghilterra nel Medioevo¹².

fonti è stato pubblicato da B.Z. KEDAR, *Mercanti in crisi a Genova e Venezia nel '300*, Roma 1981 (ed. orig. New Haven and London 1976), Appendice 4.

¹¹ Rispettivamente PUBLIC RECORD OFFICE, Exchequer, King's Remembrancer Memoranda Rolls (d'ora in poi PRO, E159) e Pipe Office, Customs Accounts Rolls (d'ora in poi PRO, E356).

¹² J. HEERS, *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, pp. 406-415, 450-473; M.L. CHIAPPA MAURI, *Il commercio occidentale di Genova nel XIV secolo*, in « Nuova Rivista Storica », LVII (1973), pp. 571-612; E.B. FRYDE, *The English Cloth Industry and the Trade with the Mediterranean, c.1370-c.1480*, in *Produzione, commercio e consumo dei panni di lana (nei secoli XII-XVIII)*, a cura di M. SPALLANZANI (Atti delle 'Settimane di Studio' dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" di Prato), Firenze 1976, pp. 343-367; R. DE ROSA, *Famiglie genovesi in Inghilterra*, in *Atti del Convegno "Dibattito su grandi famiglie del mondo genovese fra Mediterraneo ed Atlantico"*, a cura di G. PISTARINO, Genova 1977 (Collana di Monografie dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere, XIII), pp. 126-130; E.B. FRYDE, *Italian Maritime Trade with Medieval England (c.1270-c.1530)* in ID., *Studies in Medieval Trade and Finance*, London 1983, pp. 291-337; D. ABULAFIA, *Cittadino e denizen: mercanti mediterranei a Southampton e a Londra*, in *Sistemi di rapporti ed élites economiche in Europa (secc. XII-XVI)*, a cura di M. DEL TREPPO, Napoli 1994 (Quaderni

Tabella 1 - *Imbarcazioni genovesi in Inghilterra, 1280-1495 (numero di imbarcazioni per anno fiscale, 29 settembre - 29 settembre). In grigio le imbarcazioni censite dai registri portuali, in bianco quelle citate nei rotoli della cancelleria*



1. *Gli esordi (1280-1337)*

Nell'aprile 1277, davanti ad un notaio, due mercanti genovesi si accordavano con Nicoloso Dugo Spinola per recarsi *in quadam sua gallea in Frandalam*¹³. Questo atto formale segnava l'inizio delle comunicazioni marittime fra il Mediterraneo e l'Atlantico del nord, con l'apertura di una rotta che, circumnavigando la penisola iberica e attraverso l'Inghilterra, collegava l'Italia con le Fiandre. Già da almeno un secolo le due regioni (le Fiandre, appunto, e l'Italia centro-settentrionale) erano emerse come i due principali poli industriali e commerciali d'Europa e i contatti reciproci non avevano tardato a stabilirsi. Attraverso i passi alpini e le Fiere della Champagne (nate proprio in funzione di questi contatti) le spezie e le raffinatezze del Levante, trasportate dagli Italiani, raggiungevano il nord, dove venivano scambiate con i panni fiamminghi e con le lane inglesi¹⁴. Erano soprattutto queste ultime, allora le più pregiate in commercio, a focalizzare l'interesse dei Fiorentini, che le ritenevano indispensabili alla propria rinomatissima industria tessile allora in piena espansione. Come collettori delle imposte papali (il cui ricavato investivano in lana), dalla metà del tredicesimo secolo i mercanti e i banchieri fiorentini erano già presenti sul posto e potevano quindi operare la scelta di prima mano delle partite migliori. Si trattava ora di evitare lunghi viaggi su strade dissestate e insicure e di cancellare i costi aggiuntivi degli intermediari fiamminghi.

Dopo un secolo di esperienze, i tempi erano dunque maturi per un salto di qualità nelle relazioni fra il Mediterraneo e l'Atlantico del nord. Che poi sia stata la marina genovese a prendere l'iniziativa, questo appare come

GISEM, 8), pp. 273-291; E. BASSO, *Guerra di corsa, guerra commerciale e diplomazia nella crisi delle relazioni anglo-genovesi (1412-1421)*, in *La storia dei Genovesi*, XII/I, Genova 1994, pp. 273-291; ID., *Note sulla comunità genovese a Londra nei secc. XIII-XVI*, in *Comunità forestiere e nationes nell'Europa dei secoli XIII-XVI*, a cura di G. PETTI BALBI, Napoli 2001 (Quaderni GISEM, 19), pp. 273-291.

¹³ R. DOEHAERD, *Les galères génoises* cit., doc. 12.

¹⁴ Sulle Fiere della Champagne v. M.M. POSTAN, *Il commercio dell'Europa medievale: il Nord*, in *Commercio e industria nel Medioevo*, Torino 1982 (Storia Economica Cambridge, 2; ed. orig. Cambridge 1952), pp. 209-212; C. VERLINDEN, *Mercati e fiere*, in *Le città e la politica economica nel Medioevo*, Torino 1977 (*Ibidem*, 3; ed. orig. Cambridge 1963), pp. 145-154; R.-H. BAUTIER, *The Economic Development of Medieval Europe*, London 1971, pp. 110-114; R.L. REYNOLDS, *Genoese Trade in the Late Twelfth Century, particularly in Cloth from the Fairs of Champagne*, in «*Journal of Economic and Business History*», III (1930-31), pp. 362-381.

logica conseguenza della situazione geo-politica del tempo e come un atto quasi dovuto nell'ambito di quello che Geo Pistarino definì « lo sconvolgente dilatarsi del quadro storico del Duecento »¹⁵. Proprio attorno al decennio fra 1280 e 1290, per unanime valutazione degli storici, Genova aveva raggiunto infatti il punto più alto della sua parabola di potenza. Dominatore del Mediterraneo occidentale, e ridotta sulla difensiva Venezia in quello orientale, il Comune ligure trionfante viveva allora una stagione di esaltante attività mercantile, armatoriale e imprenditoriale, quella che Vito Vitale ha racchiuso nella felice espressione « il volo del Grifo »¹⁶.

Ma l'interesse dei Genovesi ad investire sulla nuova rotta di Ponente, oltre che la prepotente spinta psicologica determinata dall'euforia della congiuntura favorevole, non era soltanto quello dei loro noleggiatori fiorentini. In più essi avevano certo un movente specifico che li spingeva verso i mercati nord-occidentali, e cioè l'allume – dietro il quale si muoveva in quegli anni una personalità di prima grandezza come quella di Benedetto Zaccaria. Singolare figura di mercante, guerriero, avventuriero e pirata, nel 1274 Benedetto aveva ottenuto dall'imperatore di Bisanzio il diritto di sfruttamento delle ricchissime miniere di allume di Focea, sulla costa turca dell'Egeo a nord di Smirne, acquisendo di fatto il monopolio di un minerale indispensabile per la concia dei pellami e la tintura dei panni, e quindi vitale per le industrie del nord-ovest europeo¹⁷. Non per nulla già nel 1278 una sua galea salpava *in viaggio Sibilie et abinde ultra usque in Angliam* con un carico di 1287 cantari di allume¹⁸.

¹⁵ G. PISTARINO, *Politica ed economia del Mediterraneo nell'età della Meloria*, in *Genova, Pisa e il Mediterraneo tra Due e Trecento. Per il VII centenario della battaglia della Meloria*, Atti del Convegno, Genova 24-27 ottobre 1984 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXIV/1 (1984), p. 37; ID., *Genova medievale tra Oriente e Occidente*, in « Rivista Storica Italiana », LXXXI (1969), pp. 66-67.

¹⁶ V. VITALE, *Breviario della storia di Genova*, Genova 1955, I, p. 93; R.S. LOPEZ, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Bologna 1938, p. 183; E. ASHTOR, *Il retroscena economico dell'urto genovese-pisano alla fine del Duecento*, in *Genova, Pisa e Mediterraneo* cit., p. 53.

¹⁷ R.S. LOPEZ, *Benedetto Zaccaria, ammiraglio e mercante nella Genova del Duecento*, Messina-Milano 1933, p. 27 e sgg.; L. D'ARIENZO, *L'apertura delle rotte atlantiche nell'età delle scoperte: la partecipazione italiana*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale. Da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Atti del convegno, Genova 1-4 giugno 1992 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXII/2, 1992), p. 369 e sgg.

¹⁸ R. DOEHAERD, *Les galères génoises* cit., doc. 13.

Queste le premesse. Anticipando le conclusioni, si può a ragione affermare che l'apertura della rotta genovese di Ponente attraverso Gibilterra, seppure spesso minimizzata dalla storiografia nostrana, rappresentò una svolta epocale nella storia medievale. Da un lato infatti essa permise al mercato inglese di conquistare un posto di primo piano nella gerarchia economica del tempo, senza la mediazione di quello fiammingo, tanto da diventare ben presto il punto nodale del traffico, piuttosto che un semplice scalo verso le Fiandre. Dall'altro fu decisiva per l'insediamento dei Genovesi in Occidente, da cui sarebbero scaturiti, nel lungo periodo, la stessa impresa colombiana e la floridezza cinquecentesca di Anversa, ma anche il cinquecentesco "siglo de los Genovésés".

* * *

I primi decenni di navigazione genovese in Inghilterra sono accompagnati da rendiconti doganali scarni e frammentari, concernenti perlopiù i dazi sulle esportazioni di lana e cuoio. Curiosamente, la più antica imbarcazione menzionata è una nave di Finale, la *navis Francissi de Marke de Finiarrio*, che salpò da Londra il 26 luglio 1281 con a bordo 211 sacchi e mezzo di lana. Una ventina di giorni dopo fu la volta della galera di Antonio De Mari, che aveva imbarcato solo 34 sacchi di lana ma ben 9342 pezze di cuoio¹⁹. Era la lana, come prevedibile, a dominare le esportazioni inglesi verso il Mediterraneo fra Due e Trecento: 583 sacchi su due galere nel 1304, 1.026 sacchi su tre galere nel 1306²⁰. Gli intestatari dei carichi erano per lo più mercanti genovesi, ma non mancavano i Fiamminghi e soprattutto i Fiorentini, come Folco Portinari, Bonaccorso Bernardi, Guccio Salvi.

Sul fronte delle importazioni, la presenza dell'allume è certo penalizzata dalla scarsità delle relative registrazioni daziarie: la sua sola menzione è contenuta in una lista della *custuma averii ponderis* e si riferisce a 240 libbre scaricate a Sandwich da *Manuele de Genewe* agli inizi del 1303²¹. Per il re-

¹⁹ PRO, E122/68/2, membr. 2, 3. Un sacco di lana pesava 346 libbre (kg.165,107) o 52 *cloves* o 26 *stones* o *petre* ed equivaleva a mezzo *sarple*; R.E. ZUPKO, *A Dictionary of English Weights and Measures from Anglo-Saxon Times to the Nineteenth Century*, Madison (Wisconsin) 1968, *ad voces*.

²⁰ PRO, E122/68/13, membr. 3 r., 4 r.; E122/68/17, rot. 1, membr. 6-7.

²¹ PRO, E122/124/11, membr. 1 r. La *custuma averii ponderis* o *avoirdupois* era un'imposta generale sulle merci importate ed esportate dagli stranieri (*alienigene*, contrapposti agli Inglesi o *indigene*) e vendute a peso; N.S.B. GRAS, *The Early English Custom System* cit., p. 257.

sto, carichi di spezie, zenzero, mandorle, pelli e tovaglioli (*naperie*, forse un prodotto fiammingo di ritorno) furono sbarcati da tre galere genovesi a Londra in una data imprecisata fra il 1307 e il 1327²².

L'impressione che si ricava dall'esame dei documenti è quella di un commercio ancora embrionale e forse discontinuo, condotto comunque da una media di non più di due imbarcazioni all'anno, tutte galere eccetto la nave finalese dell'inizio e un dromone nel 1319²³. È assai probabile che, in quegli anni, buona parte della lana destinata all'Italia continuasse ad essere inviata via terra o trasferita nelle Fiandre per esservi reimbarcata²⁴. Il porto principale di approdo era Londra, mentre erano saltuari gli scali a Sandwich e a Southampton. Ciò è comprensibile non tanto e non solo per il fatto che la capitale inglese era il naturale mercato dei prodotti di lusso mediterranei e orientali, quanto perché le lane migliori si producevano allora nell'est del paese, specie nel Lincolnshire – e là i mercanti fiorentini andavano ad acquistarle, inviandole poi verso Londra per via marittima o terrestre²⁵.

Infatti, benché non sia possibile ipotizzare quanto a ciò abbia contribuito l'arrivo delle galere genovesi, certo nel passaggio fra XIII e XIV secolo la situazione geografica degli approvvigionamenti lanieri italiani aveva subito un profondo mutamento. Durante il Duecento i porti usati per l'esportazione erano soprattutto quelli della costa orientale, e cioè Boston nel Lincolnshire e Hull (o Kingston-upon-Hull) nello Yorkshire. Ma la situazione era cambiata radicalmente agli inizi del Trecento, con l'affermazione di Londra e dei porti sulla Manica: nel 1317-18 il 99% della lana della compagnia fiorentina dei Bardi fu imbarcata a Southampton²⁶. A causa o per effetto di questo mutamento, non sembra dunque che le galere mediterranee abbiano mai risalito la costa del mare del Nord. L'unica eccezione, sulla

²² PRO, E122/68/15, membr. 3. Questo gruppo di imbarcazioni è stato inserito nella tabella 1 sotto l'anno fiscale 1307-08.

²³ PRO, E122/124/21, *recto*.

²⁴ T.H. LLOYD, *The English Wool Trade in the Middle Ages*, Cambridge 1977, p. 140.

²⁵ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 28-29.

²⁶ T.H. LLOYD, *The English Wool Trade* cit., p. 140. Lo spostamento degli approvvigionamenti fu anche in relazione con la crisi delle grandi tenute cistercensi produttrici di lana e concentrate soprattutto sulla costa orientale. Questa crisi favorì certamente l'ascesa della lana dei Cotswolds, cui si accennerà fra breve. S.L. WAUGH, *England in the Reign of Edward III*, Cambridge 1991, pp. 61-62.

scorta della documentazione superstite, sembra essere rappresentata dalla galera di Andalo Di Negro, che in due occasioni raggiunse Hull. Nell'agosto 1307 vi imbarcò 175 sacchi di lana, saie di Lichfield, pellicce d'agnello e di lepre e pelli di volpe e d'agnello; nell'agosto 1309, ancora, vi imbarcò altri 246 sacchi di lana²⁷.

Gli approdi del commercio internazionale sul Tamigi si trovavano a valle del London Bridge, giacché le imbarcazioni più grandi non potevano superare il ponte. Subito dopo la Torre si affacciava sulla banchina la Custom House, un edificio parallelo al fiume con un portico a pianterreno, e poco oltre si apriva una piccola darsena chiamata Billingsgate, circondata per due lati da magazzini in pietra o legno di due-tre piani sorgenti direttamente sull'acqua e sul terzo lato, quello occidentale, da un'ampia costruzione porticata a più archi, simile a quella ancora esistente a King's Lynn, nel Norfolk. Accanto a questi luoghi di deposito pubblici ve ne erano altri privati, come quelli scavati a New Fresh Wharf, appena a valle del ponte. Qui sorvegliavano sei fabbricati due-trecenteschi con depositi seminterrati, allineati a nord lungo la *Tamisestrete* e separati da stretti vicoli coperti che si aprivano a sud sulle banchine. Uno di questi vicoli, chiamato *le Brodegate*, è citato in un documento del 1349²⁸.

I Genovesi furono probabilmente i primi, ma non furono certo gli unici fra i naviganti mediterranei ad avventurarsi così precocemente nelle acque dell'Atlantico del nord. Lo stesso rotolo contabile londinese del 1280-81 in cui furono registrate le partenze delle prime due imbarcazioni liguri riporta infatti anche il carico di lana imbarcato su di una galera maiorchina, la *galeya Willelmi Bone de Mayhorke*. Un'altra fu quella di *Petrus Berga Maioricarum*, a Londra nel 1304, mentre il catalano Manuel de Castro giunse a Southampton nel 1311²⁹.

²⁷ PRO, E122/56/1, membr. 9; E122/56/2, membr. 5 r.; E122/56/6, membr. 7 r. Si trattava comunque di quantità assai modeste: l'esportazione complessiva da Hull nel 1306-07 fu infatti di oltre 4261 sacchi; E122/56/1, membr. 11. Sulla probabile unicità dei viaggi di Di Negro v. T.H. LLOYD, *The English Wool Trade* cit., p. 140.

²⁸ J.A. SCHOFIELD, *Medieval Waterfront Buildings in the City of London*, in *Waterfront Archaeology in Britain and Northern Europe*, a cura di G. MILNE e B. HOBLEY («The Council for British Archaeology», Research Report, 41, 1981), pp. 26-31. Sia la Custom House che la Billingsgate aspettano ancora, tuttavia, indagini archeologiche accurate.

²⁹ PRO, E122/68/2, membr. 3; E122/68/13, membr. 5 r.; E122/136/15, membr. 4; E122/136/19, *recto*.

Nessun documento portuale inglese di quel periodo menziona invece le galere veneziane, le cui prime partenze sembra si debbano far risalire al 1317³⁰. I rotoli della cancelleria ci informano comunque che cinque di esse attraccarono a Southampton nel 1319 e che il loro arrivo scatenò risse e scontri con la popolazione locale³¹. Si sarebbe dovuto aspettare addirittura il 1357 perché il governo della Serenissima organizzasse i convogli delle famose « galere di Fiandra », che di tanta fama godettero presso i contemporanei e godono ancora oggi presso gli storici attuali³². Che fossero i Genovesi ad offrire in quegli anni i servizi più richiesti è confermato comunque dalle aspettative che su di loro riponevano le grandi compagnie fiorentine dei Bardi e dei Peruzzi, interessate a vettori affidabili per il trasporto della lana³³.

Ma quella ancor fragile trama di rapporti si spezzò bruscamente nel 1337, allo scoppio della guerra dei Cent'Anni, allorché i Genovesi si schierarono nel campo francese. L'anno seguente, il 4 ottobre 1338, una flotta franco-genovese cui partecipavano dieci galere dei Doria e dieci dei Grimaldi assaltò e devastò Southampton. Così *eadem villa combusta extitit et depredata per homines extraneos de galeis*³⁴. L'attacco provocò danni gravissimi destinati a condizionare per anni l'economia del porto inglese e interruppe di fatto ogni rapporto commerciale genovese con l'isola³⁵. La frattura che ne seguì è accompagnata da una lacuna altrettanto ampia nella documentazione doganale, estesa per circa un trentennio.

2. *Il consolidamento (1371-1405)*

L'interruzione dei rapporti non durò tuttavia a lungo. Una trattativa, condotta per parte genovese da Nicolino Fieschi e Antonio Usodimare, ini-

³⁰ *Calendar of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs, existing in the Archives and Collections of Venice and in other libraries of Northern Italy*, a cura di R. BROWN, 1 (1202-1509), London 1864, doc. 9.

³¹ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 25-27; *Calendar of State Papers* cit., doc. 18.

³² A. TENENTI e C. VIVANTI, *Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitienes, XIV^e-XVI^e siècles*, in « *Annales ESC* », 16 (1961), pp. 83-86.

³³ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., p. 30.

³⁴ Questa è la motivazione dei danni patiti nell'occasione da Thomas West, che gli valse una esenzione fiscale per l'anno seguente; PRO, E356/6, rot. 21 r.

³⁵ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 32-33; C. PLATT, *Medieval Southampton. The Port and Trading Community, A.D. 1000-1600*, London and Boston, 1973, p. 111.

ziò alla fine del 1345 e una prima intesa fu ratificata il 18 ottobre 1350³⁶. L'assenza di rendiconti portuali ci impedisce però di valutarne gli effetti, anche se la documentazione cancelleresca (quattro navi in Inghilterra nello stesso 1345³⁷) sembra indicare addirittura una certa impazienza da parte genovese. Il traffico marittimo fu sicuramente presente anche negli anni seguenti. Sappiamo ad esempio dai rotoli del Pipe Office che nel 1353 tre mercanti genovesi esportarono da Southampton ben 1.097 sacchi di lana, anche se la fonte non riferisce su quali imbarcazioni essi li avessero caricati³⁸. Non mancano tuttavia anche indizi di segno opposto: le due *grosse naves* genovesi, provenienti da Sluis con un carico di lana e di panni e dirette verso il Mediterraneo, che nel dicembre 1360 *per maris intemperiem* si arenarono sui banchi di sabbia presso Romney, nel Kent, non sembra avessero in previsione uno scalo inglese³⁹.

Ma la situazione tardò a normalizzarsi. Si dovette attendere infatti il 3 febbraio 1371 perché Edoardo III accettasse definitivamente una bozza di accordo redatta ben ventiquattro anni prima dal notaio genovese Oberto Mazurro e proclamasse finalmente nel palazzo di Westminster, davanti al vescovo di Londra, ad Oberto Squarciafico e Agostino Doria, « certa confederationes, amicitias, conventiones, remissiones, pacta et pacem perpetuam comuniter et concorditer » con il Comune genovese, dichiarando i suoi mercanti *amici et benivoli nostri*⁴⁰. Il salvacondotto regio concesso il 18 gennaio 1372 alla *cocha sive tarita* di Gabriele Nattonne, la prima imbarcazione savonese a raggiungere l'Inghilterra, faceva riferimento con inconsueta solennità alla *pax et concordia inita et firmata*⁴¹.

³⁶ *Fœdera, Conventiones, Literæ, et cuiuscumque generis acta publica inter Reges Angliæ et alios quosvis imperatores, reges, pontifices, principes vel communitates*, a cura di T. RYMER, 2nd ed., V, London 1727, pp. 484, 687.

³⁷ CPR, Edward III, 1377-81, pp. 507, 550.

³⁸ PRO, E356/8, rot. 66 r.

³⁹ « super sabulones iuxta portum de Romeneye »; PRO, E356/9, rot. 34 v.

⁴⁰ *Fœdera, Conventiones* cit., VI, London 1727, pp. 678-682.

⁴¹ CPR, Edward III, 1370-74, p. 166 (PRO, Chancery, Patent Rolls [C66], 285, membr. 4). Il documento è trascritto in A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi in Inghilterra e nelle Fiandre, 1371-1460*, in « Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria », n.s., XXXVIII (2002), p. 122.

Dal 1371-72 riprende la serie dei registri doganali e la navigazione genovese vi appare profondamente mutata. Una catena di cause e di concause, sia sul versante ligure che su quello inglese, si era infatti succeduta negli anni precedenti e i suoi effetti venivano ora tutti insieme alla luce nella nuova evidenza documentaria.

Innanzitutto, i Genovesi avevano abbandonato le galere e le avevano sostituite con imbarcazioni più grandi, dapprima con le cocche (*coche*), che i doganieri inglesi chiamavano *naves*, e poi con altre addirittura gigantesche, le *naves* dei notai genovesi e le *carrake* o caracche dei doganieri⁴². L'analisi tecnica delle loro caratteristiche non può trovare spazio in questa sede. Basti rimarcare che si trattava di imponenti imbarcazioni da carico, con alte fiancate e scafi panciuti, timone unico posteriore fissato al dritto di poppa, dotate di uno-due alberi con vela quadra nel caso delle cocche, anche tre alberi a velatura complessa (vele quadre e vele latine triangolari associate) nel caso delle caracche. Ma la differenza più importante risiedeva nella loro portata: quella di una galera da carico due-trecentesca era di circa 6.000 cantari genovesi (300 tonnellate metriche), quella di una cocca trecentesca di circa 10.000 cantari (475 tonnellate metriche), quella di una caracca tre-quattrocentesca arrivava anche a 20.000 cantari (950 tonnellate metriche)⁴³.

La cronologia di questi mutamenti attende ancora di essere indagata nelle stesse fonti genovesi. Il passaggio dalla *navis* alla *carraka* è invece ben documentato nei registri doganali di Southampton, dove si compì nel breve volgere di un decennio, come mostra questo elenco tipologico delle imbarcazioni genovesi registrate dai doganieri:

⁴² Si tenga presente che, nei rotoli della cancelleria, le denominazioni erano alquanto diverse. Fra il 1345 e il 1380 vi furono citate 35 imbarcazioni non censite dai registri doganali, di cui 22 furono chiamate *naves*, 5 *coche sive taride*, 3 *coche*, 3 *carrake* (la prima nel 1360) e 2 *taride*. Va comunque considerato che gli scrivani della cancelleria di Westminster non avevano conoscenza diretta delle imbarcazioni in questione, mentre i doganieri erano presenti sul posto e avevano certo una buona esperienza in merito, per cui le loro denominazioni appaiono più degne di fede.

⁴³ Pagine memorabili sono state dedicate alla *navis* genovese quattrocentesca (la nostra caracca) da J. HEERS, *Gênes* cit, pp. 271-282. V. anche M. BALARD, *La Romanie génoise (XII^e-début du XV^e siècle)*, Roma-Genova 1978 (Bibliothèque des écoles françaises d'Athènes et de Rome, 235; « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XVIII, 1978), II, pp. 546-557; U. TUCCI, *Navi e navigazione all'epoca delle crociate*, in *Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XIV*, Atti del convegno internazionale di studi, Genova-Venezia, 10-14 marzo 2000 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLI/2, 2001), pp. 280-293.

1371-72:	<i>naves</i> 3	<i>carrake</i> 0
1379-80	<i>naves</i> 2	<i>carrake</i> 1
1380-81:	<i>naves</i> 2	<i>carrake</i> 4
1383-84:	<i>naves</i> 0	<i>carrake</i> 11

Tipiche imbarcazioni d'alto mare, capaci di lunghe traversate senza scalo e indifferenti alle insidie dell'inverno, queste grandi navi erano però vulnerabili nelle manovre sottocosta e in acque poco profonde. Non erano dunque in grado di avventurarsi fra i banchi di sabbia a nord-ovest del capo di North Foreland, verso l'imboccatura del Tamigi, e tanto meno di risalire il fiume⁴⁴. Per questo motivo gli scali londinesi furono abbandonati e sostituiti con quelli negli avamposti della capitale: Sandwich, alla foce oggi interrata di un corso d'acqua (il Wantsum), e soprattutto Southampton, all'estremità di un canale naturale (il Southampton Water) riparato e dalle acque profonde. Proprio quest'ultimo era destinato a rapida fortuna come base commerciale dei Genovesi in Inghilterra, sino ad identificarsi in buona parte con la storia della loro navigazione nell'isola⁴⁵.

L'85% delle galere genovesi due-trecentesche lasciavano i porti inglesi fra luglio e agosto, dando così ragione all'anonimo autore della trecentesca «Pratica di Mercatura» conservata nell'Archivio Datini, il quale scriveva: «partono colle ghalee e coche (sic) di Gienova al marzo o l'aprile ... si partono a l'aghosto di là e venghonsene a Gienova» – mentre quelle che salpavano dalla Liguria a giugno svernavano nei porti del nord⁴⁶. Nel 1383-84, invece, due cocche e due caracche salparono fra dicembre e febbraio; la caracca di Nicolò de Marchetto savonese attraccò a Southampton il 22 dicembre 1387⁴⁷.

⁴⁴ Sembra comunque che l'approccio al fiume fosse proibitivo non solo per le grandi caracche, ma in genere per le navi forestiere. Un documento quattrocentesco riferisce che Diego Rodrigues, portoghese di Lisbona, era giunto a the Downs (l'attracco al largo di Sandwich di cui si parlerà più avanti) con la sua nave «la Trinidad» e qui si era arrestato, attendendo di ingaggiare un pilota (*lodimane*) che conducesse la nave dentro il Tamigi verso Londra («and there laye at an aultyer till he had hyred hym a lodimane to conbeie the said shippe in to Tames towarde the cité of London»). PRO, Early Chancery Proceedings (d'ora in poi C1), 45/140.

⁴⁵ Su Sandwich v. A. NICOLINI, *Navi liguri in Inghilterra. Il registro portuale di Sandwich per il 1439-40*, Bordighera 2006 (Collana storica dell'oltremare ligure, VII), pp. 10-16; su Southampton v. A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit.

⁴⁶ *La "Pratica di Mercatura" datiniana (secolo XIV)*, a cura di C. CIANO, Milano 1964 (Biblioteca della rivista «Economia e Storia», 9), pp. 73-74.

⁴⁷ PRO, E122/138/11, rot. 1 r.; E122/138/16, rot. 4.

A differenza dei Genovesi, che le rimpiazzarono completamente, Catalani e Veneziani affiancarono cocche e poi caracche alle loro galere che ogni anno raggiungevano la Manica per poi dividersi fra Londra e Sluis. Ma queste nuove imbarcazioni avevano una portata media che raramente superava le 5-600 tonnellate metriche, poco più della metà di quelle genovesi, che erano dunque per quei tempi veri giganti dei mari⁴⁸.

Una simile evoluzione, del tutto peculiare nell'ambito delle marine mediterranee, è unanimemente ascritta all'altrettanto peculiare composizione dei carichi genovesi, costituiti in massima parte da merci voluminose, pesanti e "povere", cioè con un basso valore specifico. Si ritiene che il trasporto dell'allume abbia contribuito in maniera determinante alle scelte innovative degli armatori genovesi. Ora, al passaggio nell'ultimo quarto del Trecento, essi potevano disporre di un'altra merce "povera" indispensabile all'industria tessile del nord: il guado, un colorante vegetale che sino all'introduzione dei composti chimici nel XVIII secolo fu l'unica fonte per il colore blu e per una serie di colori composti. Fra Tre e Quattrocento la sua coltivazione si era diffusa nell'entroterra appenninico-padano, tra Valenza, Alessandria, Tortona e Voghera, ed era andata progressivamente estendendosi in risposta alla crescente domanda del mercato, trovando in Genova e Savona i suoi porti di imbarco⁴⁹. Non a caso, a partire dal 1371, navi savonesi affiancarono quelle genovesi sulla rotta di Ponente. Per un novantennio, sino al 1460, proprio grazie alla disponibilità di guado piemontese-lombardo il Comune federato partecipò all'impresa promossa dal Comune dominante – sino a che la contrazione delle opportunità e la crisi degli approvvigionamenti trasformò agli occhi dei Genovesi la partecipazione in concorrenza, facendo riemergere le loro innate pulsioni protezionistiche e monopolistiche⁵⁰.

⁴⁸ F.C. LANE, *Il naviglio veneziano nella rivoluzione commerciale*, Torino 1983 (ed. orig. Baltimore 1969), p. 3 e sgg.; M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli 1972, 2, pp. 447-450. La *navis vocata* « Sanctus Benedictus » de Venyse giunse a Southampton nel 1392, la carraca *unde Franciscus Bembo de Venicia est patronus* nel 1395; la carraca *vocata* « le Seint Marie » de Barsolone nel 1398. PRO, E122/138/20, rot.2, 6; E122/138/22, rot. 1 v.; E122/138/25, m. 2 v.

⁴⁹ F. BORLANDI, *Note per la storia della produzione e del commercio di una materia prima. Il guado nel Medioevo*, in *Studi in onore di G. Luzzatto*, Milano 1950, I, pp. 297-324.

⁵⁰ A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi* cit., pp. 57-153; sulla reazione genovese v. ID., *La Materia Saoneise del 1440*, in « Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria », n.s., XXXIX (2003), pp. 144-151.

Sul versante inglese, invece, eventi fondamentali, cui possiamo qui dedicare solo un accenno, avevano profondamente mutato il quadro produttivo e quindi la geografia economica dell'isola. Fra il tredicesimo e il quattordicesimo secolo, la diffusione del mulino a follone o gualchiera aveva provocato un progressivo spostamento della produzione tessile dai centri urbani dell'Inghilterra orientale (come Lincoln, Stamford e Northampton) alle aree rurali, sia nel sud-est che nel sud-ovest, inducendo la nascita di nuovi distretti tessili nell'Essex e nel Suffolk, nel Wiltshire e nel Somerset⁵¹. Nel corso del quattordicesimo secolo, inoltre, il continuo aumento della pressione fiscale sulle esportazioni della lana per finanziare la guerra in Francia, trasferito sui produttori sotto forma di minori prezzi interni, aveva stimolato lo sviluppo dell'industria tessile locale. Rapidamente, dopo il 1350, l'Inghilterra si era trasformata da esportatrice di lana in esportatrice di panni⁵².

Come risultato di tutto ciò, le richieste inglesi di allume e di guado erano naturalmente aumentate e una nuova fiorente area tessile compresa grosso modo fra Bristol e Oxford a nord e fra Exeter e Winchester a sud

⁵¹ La tesi dell'introduzione del mulino a follone come causa della ruralizzazione dell'industria tessile è sostenuta da E.M. CARUS-WILSON, *An Industrial Revolution of the Thirteenth Century*, in «The Economic History Review», XI (1941), pp. 39-60; EAD., *The English Cloth Industry in the Late Twelfth and Early Thirteenth Centuries*, *ibidem*, XIV (1944-1945), pp. 32-50; EAD., *Evidences of Industrial Growth in some Fifteenth-century Manors*, *ibidem*, 2nd series, XII (1959-1960), pp. 190-205; J.N. HARE, *Growth and Recession in the Fifteenth-century Economy: the Wiltshire Textile Industry and the Countryside*, *Ibidem*, LII (1999), pp. 1-26. Un'altra ipotesi, secondo la quale furono i bassi salari e l'assenza di regole corporative a stimolare gli investimenti verso l'industria rurale, per poter competere con l'industria fiamminga (tutta a localizzazione urbana) è sostenuta da J.L. BOLTON, *The Medieval English Economy, 1150-1500*, London 1980, pp. 156-159. Per una sintesi aggiornata v. J.H. MUNRO, *Medieval Woollens: the Western European Woollen Industries and their Struggles for International Markets: c. 1000-1500*, in *The Cambridge History of Western Textiles*, a cura di D. JENKINS, Cambridge 2003, 1, pp. 243-245, 269-276.

⁵² J.L. BOLTON, *The Medieval English Economy* cit., pp. 199-200; A.R. BRIDBURY, *Economic Growth. England in the Later Middle Ages*, London 1962, p. 28 e sgg.; E.M. CARUS-WILSON, *Trends in the Export of English Woollens in the Fourteenth Century*, in «The Economic History Review», 2nd series, III (1950-1951), pp. 162-179; J.A.F. THOMSON, *The transformation of Medieval England, 1370-1529*, London and New York 1983, p. 17 e sgg. All'inizio del Trecento si esportavano 35.000 sacchi di lana ogni anno, alla fine del secolo 19.000; l'esportazione annua di panni, che era di 4.422 pezze nel 1347-1348, era passata invece a 16.000 nel 1366-1368 e a 43.000 nel 1392-95. E.M. CARUS-WILSON e O. COLEMAN, *England's Export Trade* cit., pp. 122-123, 138-139.

dipendeva ora dal porto di Southampton per l'importazione di materie prime e beni di consumo e per la distribuzione dei suoi prodotti⁵³. In più, agli inizi del Quattrocento, il primo posto nella gerarchia delle lane più pregiate, quelle a pelo lungo, sarebbe stato conquistato da quelle dei Cotswolds, il "Condisgualdo" dei manuali di mercatura toscani contemporanei, una regione collinare nella contea di Gloucestershire. I suoi preziosi prodotti venivano raccolti nel villaggio di Northleach, circa 100 chilometri a nord di Southampton, ed erano destinati a trovare nel porto dell'Hampshire il loro naturale sbocco per le esportazioni⁵⁴.

Ricorrendo alla loro proverbiale duttilità e al loro acuto pragmatismo, anche in Inghilterra i Genovesi seppero trasformare in opportunità le scelte obbligate. Complice la trentennale lacuna documentaria che la precede, la completa ripresa della navigazione ligure dopo la pace del 1371 ci consegna l'immagine "compiuta" di un sistema mercantile complesso ma affidabile, adattato alle nuove situazioni. I suoi compiti erano ora la consegna di mordenti e coloranti per l'industria tessile e di prodotti alimentari per gli emergenti centri di consumo. Sotto quest'aspetto, diversamente dai Veneziani, cristallizzati sulle merci di lusso per gli ambienti di corte e per la capitale, i Genovesi si dimostrarono in grado di provvedere ciò di cui un porto regionale e il suo hinterland realmente necessitavano⁵⁵. Anche dal punto di vista quantitativo, pur nell'esiguità delle fonti superstiti, l'impegno appare di prim'ordine: tre imbarcazioni nel 1371-72 e nel 1379-80, quattro nel 1395-96, sei nel 1383-84 e nel 1391-92, ben undici nel 1387-88 – che arrivano a quindici tenendo conto dei rotoli della cancelleria, i quali citano almeno una trentina di altre imbarcazioni genovesi in acque inglesi durante l'ultimo quarto del Trecento.

Ad un simile impegno dovette corrispondere in quegli anni, sempre da parte genovese, un eguale livello di aspettative e la convinzione che i tempi fossero maturi per definire rapporti più solidi e durevoli. A questo scopo,

⁵³ Tra la fine del Duecento e il primo terzo del Trecento, la ricchezza delle singole contee sulla base della tassazione diretta si ridistribuì in maniera significativa dall'est al sud e al sud-ovest del paese; E.J. BUCKATZSCH, *The Geographical Distribution of Wealth in England, 1086-1843*, in «The Economic History Review», 2nd series, III (1950-1951), pp. 186-187, 197.

⁵⁴ E.E. POWER, *The Wool Trade in the Fifteenth Century*, in *Studies in English Trade* cit., p. 49; EAD., *The Wool Trade in English Medieval History*, Oxford 1941, pp. 22-23, 49.

⁵⁵ E.F. JACOB, *The Fifteenth Century, 1399-1485*, «The Oxford History of England», VI, Oxford 1961, p. 353.

nel 1379 giunse a Londra Giano Imperiale. Già due anni prima, con la sua *grossa navis de Ianua vocata carraka*, egli aveva visitato il porto di Southampton e vi aveva caricato 1.377 sacchi di lana⁵⁶. Thomas Walsingham, un cronista del primo Quattrocento, lo definì *nobilis et prædivus mercator*, quindi personaggio del massimo rispetto e autorevolezza – e aggiunse che, se attuato, il suo progetto avrebbe apportato *plura commoda Regi regnoque* e trasformato Southampton nel porto più importante dell'occidente, costringendo gli abitanti di Fiandre, Normandia e Bretagna, prima riforniti direttamente dai Genovesi, a recarsi colà per acquistare le merci di cui necessitavano, con evidenti vantaggi economici per gli Inglesi⁵⁷.

Una fonte cancelleresca del febbraio-marzo dello stesso 1379, allorché insieme con altri connazionali egli comparve di fronte al tribunale regio per chiedere il dissequestro della nave di Ludovico Cattaneo a Sandwich, lo qualificava come *ambassador et syndicus Ducis et comunis Ianue*⁵⁸. Imperiale non era dunque soltanto l'influente rappresentante di un gruppo di ricchi mercanti, ma stava conducendo una trattativa ufficiale, seppure riservata, per conto dello stesso Comune genovese. Quale fosse il suo progetto è lo stesso Walsingham a rivelarlo: trasformare Southampton nel centro monopolistico degli scambi anglo-mediterranei, ottenendo l'uso del castello regio da poco costruito come luogo di deposito per le sue mercanzie⁵⁹.

Ma evidentemente la riservatezza fu tradita e la missione ebbe un esito drammatico, che da un lato manifestava l'aggressiva ostilità dei mercanti londinesi e il loro grado di spregiudicatezza e dall'altro suonava come un sinistro avvertimento⁶⁰. La sera del 29 agosto, nel vicolo tuttora esistente

⁵⁶ PRO, E356/14, rot. 23 r.

⁵⁷ THOMAS WALSHINGHAM, *Historia Anglicana*, a cura di H.T. RILEY, London 1863 (Reum Britannicarum Medii Ævi Scriptores, v. 28, t. 1), pp. 407-408.

⁵⁸ PRO, E159/156, c. 144 v. (*recorda*, Hilary, n.n.). Probabilmente faceva parte di questa stessa iniziativa diplomatica l'*Ambassata Anglie* per il cui finanziamento fu istituita una sopratassa sul commercio marittimo, riscossa fra il 1374 e il 1377. La contabilità relativa al 1376-77 è contenuta in Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASG), Antico Comune (d'ora in poi AC) n. 118, ed è stata trascritta da J. DAY, *Les douanes de Gênes, 1376-1377*, Paris 1963.

⁵⁹ « si Rex dignaretur permittere eum apud Hampton castellum de novo constructum occupare et ibidem sua mercimonia recondere »; THOMAS WALSHINGHAM, *Historia Anglicana* cit., p. 407.

⁶⁰ L'episodio è narrato estesamente da B.Z. KEDAR, *Mercanti in crisi* cit., pp. 57-63, sulla scorta degli atti dell'interrogatorio condotto dagli sceriffi di Londra e del successivo processo

chiamato Saint Nicholas Accon Lane nel quartiere di Langbourne («in venella et parochia Sancti Nicholai Hacoun, in warda de Langebourne»), Imperiale se ne stava seduto fuori dell'uscio di casa sua, nella parte alta del vicolo, nei pressi del suo sbocco in Lombard Street («extra hostium domus mansionis sue supradicte in alto vico»), conversando con quattro servitori. Sopraggiunsero due Inglesi, John Kirkeby e John Algor, i quali per futili motivi cominciarono a provocare il Genovese; ne nacque una discussione con i servitori, che si tramutò in rissa quando Algor estrasse un coltello; Imperiale tentò di difendere i suoi, al che Kirkeby sguainò una spada e lo colpì al volto e con due fendenti alla testa, lasciandolo a terra agonizzante. Egli fu trasportato in casa, dove ben presto morì: «et ibidem ex plagis predictis mortalibus cito post obiit eadem nocte». Dopo che le indagini londinesi avevano mostrato omissioni sconcertanti e omertosi silenzi, di fronte al tribunale regio emerse a fatica una mezza verità, e cioè la presenza dietro i due aggressori di alcuni influenti mercanti londinesi, preoccupati della possibile creazione di un polo commerciale a Southampton sotto il controllo genovese. Uno di essi era addirittura John Philpot, il sindaco della capitale, e l'altro era Richard Preston, padrone di Algor, che aveva catturato la nave di Ludovico Cattaneo. Inutile dire che, giustiziati gli esecutori, i sospetti mandanti continuarono impuniti le loro attività.

* * *

L'immagine "compiuta" del sistema mercantile genovese in Inghilterra cui si è accennato emerge non solo e non tanto dall'impegno quantitativo in mezzi navali, quanto dall'analisi merceologica dei loro carichi. La conquista dell'isola di Chio nel 1346 aveva infatti segnato una tappa fondamentale nell'organizzazione della rete commerciale dei Genovesi. In breve essi ne fecero un grande emporio per la raccolta e la redistribuzione dei prodotti del Levante: non solo l'allume di Focea, ma anche le spezie, il cotone e lo zucchero che giungevano dai porti di Alessandria, Beirut e Famagosta, nonché la cera e il legname provenienti dalle loro colonie sul mar Nero⁶¹. Il centro

tenutosi a Westminster di fronte al re e trascritti integralmente in *Selected Cases in the Court of King's Bench under Richard II, Henry IV and Henry V*, a cura di G.O. SEYLES, 7, «The Publications of the Selden Society», LXXXVIII, Cambridge, Mass., 1971, docc. 9 e 20; pp. 14-21, 40-41.

⁶¹ R.S. LOPEZ, *Storia delle colonie genovesi* cit., p. 251 e sgg.; J. HEERS, *Il commercio nel Mediterraneo alla fine del sec. XIV e nei primi anni del XV*, in «Archivio Storico Italiano», CXII (1955), pp. 170-172; P.P. ARGENTI, *The Occupation of Chios by the Genoese and their*

neuralgico di Chio si giustapponeva così a quello già costituito nella Spagna meridionale, fra Malaga e Cadice, dove i Genovesi caricavano i prodotti agricoli regionali (vino, olio, frutta) e la cocciniglia o grana per colorare in rosso i panni più pregiati e dove affluivano anche le merci africane, dalle coste maghrebine alle regioni equatoriali⁶². A ben vedere, soltanto una delle componenti del commercio occidentale genovese era di origine italiana, e cioè il guado – cui potevano saltuariamente aggiungersi il vino della Riviera o quello napoletano e siciliano, la carta e poco altro⁶³.

Vecchie e nuove materie prime per l'industria tessile erano presenti già sulla prima imbarcazione, la *navis* di Antonio Pinelli nel marzo 1372: 52 balle di guado, insieme con 26 di allume, 20 di robbia e 20 di legno di brasile (questi ultimi anch'essi coloranti tessili, il primo di origine fiamminga e il secondo orientale)⁶⁴. Ma è l'elenco doganale dei carichi trasportati da dieci caracche nel 1387-88, riassunto nella tabella 2, a fornirci un quadro esemplificativo delle varietà delle merci provenienti veramente da buona parte del mondo allora conosciuto – dal mitico indaco, che rimandava alle indefinite lontananze dell'Oriente, alla *balla pellium leopardorum*, evocatrice di terre

Administration of the Island, Cambridge 1958; *Documenti della Maona di Chio* (secc. XIV-XVI), a cura di A. ROVERE, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XIX/2 (1979); J. HEERS, *Gênes* cit., pp. 385-406; M. BALARD, *La Romanie génoise* cit., p. 734 e sgg.; M.L. CHIAPPA MAURI, *Il commercio occidentale* cit., pp. 606-607.

⁶² L.F. SALZMAN, *English Trade in the Middle Ages*, Oxford 1931, pp. 411-420; J. HEERS, *Le Royaume de Grenade et la politique marchande de Gênes en Occident au Moyen Age*, in « Le Moyen Age », LXIII (1957), pp. 110-113; G. AIRALDI, *Genova e Spagna nel XV secolo. Il "Liber damnificatorum in Regno Granate" (1452)*, Genova 1966 (Fonti e Studi dell'Istituto di Paleografia e Storia Medievale dell'Università di Genova, XI), pp. 7-9; J. HEERS, *Gênes* cit., pp. 473-497; M.L. CHIAPPA MAURI, *Il commercio occidentale* cit., pp. 610-611.

⁶³ Non c'è dunque da stupirsi se uno scalo genovese poteva anche non figurare nella rotta programmata dal patrono o imposta dai suoi noleggiatori. Per le grandi caracche salpate da Chio verso occidente, dunque, uno scalo a Genova poteva significare solo una lunga diversione e una perdita di tempo per risalire il Tirreno, oltre che una costosa ispezione da parte dell'esosa fiscalità comunale. Già sul finire del Trecento alcune navi genovesi in rotta dall'Asia Minore verso Gibilterra veleggiavano quindi a sud della Sicilia, toccando poi i porti nordafricani o direttamente Malaga o Cadice, prima del grande balzo senza scalo fino alle acque della Manica. Il primo viaggio conosciuto da Focea alle Fiandre scartando Genova risale addirittura al 1292. M. BALARD, *La Romanie génoise* cit. pp. 866-867; M.L. CHIAPPA MAURI, *Il commercio occidentale* cit., pp. 581-582. Vedremo più in là come, sulla scorta dei documenti inglesi, l'esistenza di questa rotta appaia però piuttosto aleatoria.

⁶⁴ PRO, E122/137/19, rot. 2 v.

Tabella 2 - *Merci sbarcate da dieci caracche genovesi a Southampton nel 1387-88*
(PRO, E122/138/16, ms. 2)

Merci provenienti dal Levante	
anice	balle 18
antielmintici (<i>semina lumbricorum</i>)	balle 3
cannella	balle 54
cera	quintali 102½, balle 3
chiodi di garofano	balle 7½
cotone	balle 9, sacchi 2
cotone filato	balle 3½
cumino	balle 2
galanga (<i>galingale</i>)	balla 1, <i>pockets</i> 2
grano del paradiso	ballette 2
incenso	balle 4
indaco (<i>inde</i>)	balle 3
legno di brasil	balle 9
fusti per balestra	pezzi 200
macis	cassa 1, <i>pocket</i> 1, cassetta 1
noce moscata	balle 7
olio essenziale (<i>sanguis draconi</i>)	balla 1
pepe	balle 384
pepe lungo	sacchetto 1
sciropo <i>en pot</i>	casse 186
senna, cassia fistula (<i>alkenet</i>)	balle 2
tappeti (<i>carpet</i>)	pezzi 14, balla 1
zenzero	balle 350½, pipe 2
zenzero verde	barelli o giare 68, balle 6, <i>pots</i> 3
zucchero	tazze 922, pani 19, casse 15, <i>quartels</i> 2
zucchero bianco	casse 95, <i>costelles</i> 18
zucchero in polvere (<i>sucre in poudre</i>)	casse 11, <i>pots</i> 12

Merci provenienti da Chio	
allume	balle 155½
allume di Focea	balle 398
allume di rocca	balle 52
allume minuto	balle 17

Merci provenienti dalla Liguria e dall'Italia

carta	balle 40
foglia d'oro (<i>aurumpellis</i>)	balle 2
fustagno	pezze 39
guado	balle 2.290
vasi	casse 2
vetri	pezzi 3.000
zafferano	sacchetto 1
zolfo	barelli 16, baretletti 40

Merci provenienti dalla penisola iberica

borace	cassa 1
confetture	casse 3
cotogne (<i>diacitrones</i>)	balle 7, barelli 3
datteri	balle 80, cassa 1
grana per panni	pipa 1
mercurio (<i>argentus vivus</i>)	buglioni 18
nocciole	balle 357
olio	<i>dolia</i> 261½
pelli d'agnello (<i>boge</i>)	balle 6, fardelli 11
salnitro (<i>sal peter</i>)	barelli 6, balla 1
sapone	casse 208
seta	fardelli 11, ballette 4
seta grezza	fardelletto 1
sughero (<i>corke</i>)	pezzi 1.860
uva passa (<i>reemus</i>)	sporte 76
verderame (<i>vertgrete</i>)	balletta 1

Merci provenienti dall'Africa

pelli di leopardo	balla 1
-------------------	---------

Merci provenienti dalle Fiandre

piume d'oca (<i>blauke plume</i>)	baretletti 10
sapone nero	giare 2

Per le misure di capacità dell'olio si è tenuto conto dell'equivalenza di 1 *dolium* o *tun* = 2 pipe o botti = 8 *hoggysbedes* o *quartels* = 16 giare o barelli (*barellles*); R.E. ZUPKO, *A Dictionary of English Weights* cit., *ad voces*.

africane non meno remote⁶⁵. La sola lettura della tabella, suddivisa con qualche approssimazione per aree geografiche di origine, basta a stimolare le opinioni e la fantasia del Lettore ed è più eloquente di qualsiasi commento. Si può comunque rimarcare l'importanza dell'allume (in tutte le sue preparazioni) e del guado, la ricca compartecipazione delle spezie dominate dal pepe (segno di una presenza genovese ancora significativa sul mercato di Alessandria) e l'incidenza dei prodotti spagnoli, soprattutto la frutta monopolizzata dai Genovesi nel regno moresco di Granada⁶⁶. Manca dall'elenco il vino, di cui Stefano De Mari aveva sbarcato 160 *dolia* il 14 gennaio 1384, mentre il 28 febbraio 1403 Francesco Doria si sarebbe occupato di varietà pregiate, 231 botti di *malvesey et roumney*, malvasia e vino di *Romania* o dell'Asia Minore⁶⁷.

Più di quelli di andata, erano naturalmente i carichi di ritorno a rispecchiare la nuova realtà produttiva inglese. La prima registrazione doganale di panni esportati dall'isola verso il Mediterraneo è rappresentata da 12 pezze *sine grano* e da 4 *worsted* imbarcati a Southampton nel marzo 1372 sulla nave di Antonio Pinelli; il 14 maggio, sulla nave savonese di Giorgio Bruschi, furono caricati non meno di 381 *panni curti sine grano* (il manoscritto è danneggiato ed è probabile che dal computo manchino almeno un centinaio di pezze), per un valore doganale di 1.080 sterline⁶⁸. L'interesse crebbe rapi-

⁶⁵ PRO, E122/138/16, ms. 2.

⁶⁶ G. AIRALDI, *Genova e Spagna* cit, pp. 7-9. Un registro genovese del 1398, contenente gli atti legali relativi alla cattura da parte di un pirata della nave di Uberto Malagamba e Raffaele Squarciafico, riporta la *ratio participum fructe* e l'elenco di molte altre mercanzie imbarcate dai Genovesi *tam in Malica quam in regno Granate* ed è di enorme interesse per lo studio dell'argomento; ASG, AC n. 736.

⁶⁷ PRO, E122/138/11; E122/139/4, rot.5r. I Genovesi trasportavano vino anche a bordo di altre imbarcazioni: nel 1398 Tobia Lomellini ne spedì 149 *dollia* su di una caracca di Barcellona (E122/138/25, m. 2 v.). Un *dolium* di vino o tun era pari a 252 galloni (lt. 1.145) e si divideva in due pipe o botti, 8 *hoggysbedes* e 16 *barellis*; il vino pregiato veniva misurato in *buttes* (botti). R.E. ZUPKO, *A Dictionary of English Weights* cit., *ad voces*.

⁶⁸ PRO, E122/137/19, rot. 2 r.-v. I *panni curti*, così chiamati per distinguerli dai *panni lungi*, e che gli Inglesi chiamano oggi « broadcloths » (panni larghi) perché erano stati tessuti con un telaio doppio, erano anche detti *panni de assisa* e rappresentavano il prodotto standard per decreto regio sin dal 1197, misurando 24 iarde x 1 iarda e $\frac{3}{4}$ (m. 21,9 x 1,6) e pesando 90 libbre (kg. 40,7); i *worsted* erano panni tessuti con un filato ritorto a fiocco lungo, tipici del Due-Trecento e originari di Worstead, nel Norfolk. Nel corso del Quattrocento si affermarono i *panni stricti* o *streys* (tessuti con un telaio singolo e larghi quindi la metà di un panno

damente negli anni seguenti: nel 1383-84 cinque caracche esportarono 2.492 *panni corti*, 59 *panni lunghi*, un panno *in grana* e 254 *worsted*; i dati relativi ad una sesta caracca, illeggibili per danni al manoscritto, non sono disponibili, ma portano la valutazione totale dei tessuti ad oltre 9.860 sterline⁶⁹. Nel 1392-93 i panni corti caricati su sei caracche ammontarono a ben 3.506 pezze e mezza, cui si aggiunsero un altro centinaio fra *panni lunghi*, *worsted simple*, *worsted duple*, panni in grana e di mezza grana e panni gallesi (Wallis)⁷⁰.

In breve volgere di tempo i panni avevano dunque acquistato grande rilievo, ma non avevano ancora soppiantato la lana. Anzi, in qualche misura la sua esportazione era stata rivitalizzata dalla franchigia concessa nel 1387 da Riccardo II ai mercanti italiani e catalani, che permetteva loro di caricare lana e stagno dove volevano, esentandoli dal ricorso al porto obbligato di riferimento per le esportazioni o Staple (in quegli anni già stabilito a Calais), purché essi li trasportassero *to alle parties beyonde the see by the Straites of Marrek*, cioè nel Mediterraneo⁷¹. I Genovesi ne imbarcarono quantità importanti, come dimostrano i dati disponibili:

standard) e i *kerseys*, panni leggeri (20 libbre) e un po' più corti, originari di Kersey, nel Suffolk. In base alla colorazione, si distinguevano *panni sine grana* (tinti con guado, brasile, robbia od altri coloranti, ma senza l'impiego di grana o cocciniglia), *de medio grana* (tinti con parziale ricorso alla grana) e *in grana* o *de scarlet* (tinti in grana o scarlatti, i più pregiati). Dal punto di vista doganale, il panno corto costituiva anche l'unità di misura per i calcoli daziari ed era equiparato a 3 *kerseys*, 4 *streys* e 14 *worsted single*; quest'ultimo, a sua volta, era tassato la metà di un *worsted duple*, un quinto di un letto (*lecte*) di *worsted single* e un nono di un letto di *worsted duple*; E.M. CARUS-WILSON e O. COLEMAN, *England's Export Trade* cit., pp. 14, 199. I valori doganali dei panni erano probabilmente in linea con i prezzi di mercato, se non addirittura sovrastimati. Per altre merci, invece, le valutazioni doganali erano assai inferiori ai prezzi di mercato; cfr. A. NICOLINI, *Navi liguri in Inghilterra* cit., pp. 61-62.

⁶⁹ PRO, E122/138/1, rot. 1 r. E.B. FRYDE, *The English Cloth Industry* cit., pp. 346-347.

⁷⁰ PRO, E122/138/20, rot. 4, 6.

⁷¹ « Item ordené est et assentuz que touz merchantz de Jène, Venice, Catiloinne, Aragonie et d'autres royaumes et terrs et pays versus le West ... des leynes, quirs, peaux lanutz, plumb, estein et d'autres merchaundises de l'Estaple ... fraunchement les amesner en leur pays versus le West, paiantz es ports où ils les chargeront, ... come ent paieront s'ils amesnassent mesmes les merchandises à l'Estaple de Caleys »; *Statutes of the Realm*, 2, London 1816, p. 8. Lo Staple (*stapula*) era una compagnia commerciale inglese che controllava in modo monopolistico tutta l'esportazione della lana attraverso un unico centro di smistamento designato per ordinanza reale. Dopo la sua istituzione nel 1313 a Saint-Omer, nelle Fiandre francesi, per numerosi anni esso fu spostato di luogo in luogo secondo le necessità politiche (dal 1341 al 1353 fu a Bruges) e quindi nel 1363 fu stabilito a Calais. Qui rimase, salvo qualche interruzione, sino al

1380, aprile (PRO, E122/138/2, ms. 1; 3 caracche)	sacchi	1.118 ½
1388, maggio-giugno (PRO, E122/137/19, rot. 2v.; 3 caracche)	sacchi	1.375
1392, gennaio (PRO, E122/138/20, rot. 2; 3 caracche)	sacchi	1.551
1402, novembre (PRO, E122/139/4, rot. 1r.; 2 caracche)	sacchi	886 ½

Si tenga presente, a titolo di paragone, che fra 1380 e 1400 l'esportazione media annua di lana da Southampton era di circa 1.590 sacchi, e che quindi i Genovesi ne gestivano da soli quasi l'80%⁷².

La terza esportazione inglese in ordine di importanza, e praticamente l'ultima assieme ai pellami e al cuoio, era lo stagno della Cornovaglia e del Devon, trasportato in verghe o sotto forma di vasi. Nel 1388, in un solo giorno, due caracche genovesi ne imbarcarono quasi 127.500 libbre (75,8 tonnellate)⁷³.

* * *

Dopo una così promettente e impegnativa ricostituzione, il tessuto delle relazioni genovesi in Inghilterra subì tuttavia una nuova dissoluzione. Anche questa volta alla cesura nei rapporti politico-diplomatici si sovrappone una lacuna nella contabilità portuale, ma diversamente da quanto accaduto nel 1338 la documentazione esistente ci impedisce di fissare precisi limiti cronologici agli eventi. Una data certa è quella del 1412, come vedremo fra breve, ma è probabile che la crisi fosse preesistente. Tre caracche genovesi furono infatti registrate a Southampton nel 1402-03, mentre nessuna compare nei quattro rendiconti successivi (uno di Southampton e tre di Sandwich) stilati fra il 1403 e il 1406, dove sono invece presenti galere e caracche veneziane⁷⁴. Dopo di che, a parte una contabilità di Sandwich per il 1413-14, la serie organica di documenti portuali riprende solo nel 1424-25⁷⁵. Altri do-

1558, quando la città fu riconquistata dai Francesi. Sulla storia dello Staple v. E.E. POWER, *Wool Trade in the Reign of Edward IV*, in «The Cambridge Historical Journal», II (1926-1928), pp. 17-35; EAD., *The Wool Trade* cit., pp. 86-103.

⁷² E.M. CARUS WILSON e O. COLEMAN, *England's Export Trade* cit., pp. 52-55; A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 28-29.

⁷³ PRO, E122/138/6, MS 1, rot. 3r. Secondo Bolton (*The Medieval English Economy* cit., p. 294), nel 1380-81 Genovesi e Catalani esportarono ben 350.000 libbre di stagno, circa un terzo della produzione inglese media annua.

⁷⁴ PRO, E122/126/12, E122/126/14, E122/126/35 (Sandwich); E122/139/7 (Southampton).

⁷⁵ PRO, E122/127/1 (Sandwich).

cumenti dell'Exchequer indicano peraltro che i viaggi non si erano del tutto interrotti. La caracca savonese di Nicolò Nattone giunse a Southampton nella primavera del 1408, quella di Pietro Nattone *de Saona de Ianua* nel settembre successivo; è probabile in realtà che si tratti di due scali della stessa imbarcazione, prima e dopo aver raggiunto le Fiandre⁷⁶. Il 28 marzo 1410, invece, vi attraccò la caracca sempre savonese di Antonio Bono⁷⁷.

Che un contenzioso fosse in atto è dimostrato dall'accreditamento a Westminster, nell'ottobre 1405, di Golestano Pinelli con un seguito di ventisei persone come *ambassador pro comunitate Ianue*⁷⁸. Un rotolo contabile fiammingo redatto fra il settembre 1405 e il gennaio 1406 rivela addirittura che «tous les Gènevoiz ... estoient lors en entreconte de partir du tout du dit payz d'Engletère». A questo scopo Leonardo Maruffo e Leonardo Grillo, residenti a Bruges, denunciata la cattura da parte inglese di tre caracche genovesi a Sluis (l'avamposto di Bruges), chiedevano licenza al baglivo di introdurre nel porto una grossa quantità di panni inglesi, severamente banditi nelle Fiandre sin dal 1359 per ragioni di concorrenza commerciale. Ciò avveniva «pour ce qu'ilz ne savoient pas trouver meilleur voie pour avoir leurs biens hors du dit pays d'Engletère que de les emploier en marchandises de draps d'Engletère», quindi per investire in questo modo tutti i loro averi nell'isola, dopodiché «les dits Gènevoiz promettoient de non plus aler en Engletère»⁷⁹.

Il documento fiammingo getta comunque luce sulle conseguenze, non certo sulle cause, giacché è difficile credere che la semplice cattura di tre navi fosse all'origine di una decisione tanto drastica. Di certo sul finire del Trecento il controllo francese sulle Fiandre e il prossimo passaggio geneve-

⁷⁶ PRO, E356/17, rot. 26 v.; E159/185, c. 128 r. (*recorda*, Michaelmas, 6). Si tratta probabilmente della stessa nave intestata a Battista Nattone, di ritorno a Savona dalle Fiandre e dall'Inghilterra nel 1409. Sulle navi savonesi a Southampton nel 1407-1414 v. A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi* cit. pp. 59-60.

⁷⁷ PRO, E356/15, rot. 9 r.; E356/16, rot. 27 r. Nel dicembre dell'anno precedente un'altra imbarcazione di Antonio Bono (ma non si può escludere che si trattasse della stessa) era naufragata presso gli scogli chiamati the Needles, all'estremità occidentale dell'isola di Wight; A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi* cit., p. 125.

⁷⁸ *Fœdera, Conventiones* cit., VIII, London 1727, p. 420.

⁷⁹ ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU NORD (Lille), Comptes des Baillages de Flandre, L'Écluse, Baillage de l'eau, B6102, c. 1 r.

se sotto la stessa signoria transalpina avevano avvicinato i due governi, sfociando nel 1395 in un vantaggioso trattato di alleanza commerciale. Per contro, il ritorno di Genova nell'orbita francese non poteva ovviamente che raggelare i rapporti con la Corona inglese, la cui politica si era quindi orientata in senso filo-veneziano⁸⁰. Fu tuttavia un evento mediterraneo, qualche anno dopo, ad imprimere alla crisi una svolta radicale.

Quale che ne fosse la causa, la rarefazione delle navi genovesi nella Manica dopo il 1405 aveva lasciato insoddisfatta la domanda di lana da parte dei Fiorentini. Costoro, d'altra parte, occupata Pisa nel 1406, vedevano vicino il loro sogno di ottenere un proprio sbocco marittimo e avevano già nominato un « capitano delle galere » – ma il governo francese di Genova era ancora in possesso sia di Porto Pisano che di Livorno⁸¹. In questo vuoto cercarono allora di inserirsi i mercanti inglesi, che nel 1412 caricarono su tre navi la lana per gli opifici fiorentini e salparono alla volta del Mediterraneo con destinazione Talamone. Ma, nel Tirreno, i Genovesi erano in agguato: le tre navi furono attaccate e predate e il loro carico fu confiscato⁸².

La reazione della Corona, naturalmente, non si fece attendere: il 3 febbraio Enrico IV denunciava i *dampna et gravamina intollerabilia* patiti dai suoi sudditi e concedeva loro il diritto di rappresaglia (*ex causa reprisalie eis concesse*) nei confronti dei Genovesi per la somma di ben 34.000 sterline. Il governo dogale, per parte sua, promulgò qualche mese dopo un prudentiale *devetus Anglie*, inibendo alle sue navi ogni attività nelle acque inglesi⁸³.

⁸⁰ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 52-54; G. PETTI BALBI, *Mercanti e nazione nelle Fiandre: i genovesi in età bassomedievale*, Pisa 1996, (Piccola Biblioteca GISEM, 7), pp. 25-28. Non era tecnicamente impossibile, d'altra parte, che le imbarcazioni mediterranee raggiungessero le Fiandre senza toccare i porti inglesi. Nel 1384, ad esempio, una nave genovese aveva fatto rotta da Lisbona a Middelburg, in Zelanda, navigando lungo la costa inglese ma senza farvi scalo; CCR, Richard II, 1381-85, pp. 367-68. Altri esempi di itinerari di questo genere sono citati alle note 39 e 84.

⁸¹ M.E. MALLETT, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford 1967, pp. 3-10. Agli inizi del 1411, comunque, una caracca fiorentina capitanata da Michele Aldobrandini fu catturata da Inglese al largo di Dartmouth, nel Devon; CPR, Henry IV, 1408-13, p. 317.

⁸² CPR, Henry IV, 1408-13, pp. 461-462. L'episodio e le sue conseguenze sono narrati estesamente da E. BASSO, *Guerra di corsa* cit., p. 171 e sgg.

⁸³ *Fœdera, Conventiones* cit., VIII, London 1727, p. 717; C. DE SIMONI e L.T. BELGRANO, *Documenti ed estratti* cit., doc. IV.

L'attacco genovese aveva dunque stroncato sul nascere il primo importante tentativo inglese di commerciare nel Mediterraneo. Ma evidentemente i tempi non erano ancora maturi, per cui alla prima dura reazione ufficiale non fecero seguito altre iniziative. La Corona non trovò infatti alcun appoggio da parte del nucleo organizzato dei mercanti londinesi (potremmo dire dell'opinione pubblica) e, come giustamente osservò Postan, l'intero conflitto degenerò in una mera questione di indennizzi, con sequestri di merci dei Genovesi *inimici Regis* per *meprise et represalie*, catture di imbarcazioni e audizioni di fronte al tribunale regio⁸⁴.

Nel dicembre 1416 iniziarono allora i contatti fra gli ambasciatori, nel febbraio 1419 si convocarono le parti *ad finaliter concludendum* e a luglio fu proclamata una tregua⁸⁵. Una lettera di re Enrico V al suo cancelliere nello stesso 1419 ci illumina sull'effettiva capacità e sulle motivazioni delle forze in campo: l'iniziale richiesta di indennizzo di 34.000 sterline si era già ridotta a sole 10.000, i Genovesi per parte loro avevano puntigliosamente ricalcolato i danni in 7.124 sterline e si dichiaravano pronti a pagarne subito 4.000, promettendo e chiedendo nel contempo libero e reciproco accesso ai rispettivi mercati, «oure subgettes and oure merchandes of oure land havynge hereaftre fre commyng and goyng to Gene, as yay of Gene desire to have in to oure Reaume of England». Ebbene, suggeriva il re un po' ingenuamente (o forse realisticamente), meglio accettare l'offerta, certo *no gretter*, ma che *myght be haad in short tyme*⁸⁶. Alla fine furono pagate 6.000 sterline e la

⁸⁴ M.M. POSTAN, *The Economic and Political Relations of England and the Hanse from 1400 to 1475*, in *Studies in English Trade* cit., p. 99. Nel giugno 1413, nel porto di Southampton, alcuni mercanti inglesi sequestrarono a scopo di indennizzo il carico della nave spagnola di Juan Martines; seguì tuttavia un contenzioso, poiché sembra che non tutte le merci sequestrate appartenessero a Genovesi; PRO, E356/15, rot. 13 r.; E356/17, rot. 27 v. Nel settembre dello stesso anno Ambrogio Piccamiglio e Leonardo de Marinis furono convocati di fronte al tribunale di Westminster per stabilire se «predicti Ianuenses sunt inimici Regis nec ne», e quindi se certi loro crediti verso Inglese andassero cancellati; E159/190, c. 113 v. (ricorda, *Michaelmas*, 23). Nel marzo 1418, infine, una carracca genovese (che evidentemente stava veleggiando da o per le Fiandre evitando l'Inghilterra) si arenò ad Ilvercombe, nel Devon, e i suoi occupanti furono catturati e fatti prigionieri; CPR, Henry V, 1416-22, p. 146.

⁸⁵ *Fœdera, Conventiones* cit., IX, London 1729, pp. 414-415, 700-701, 784.

⁸⁶ Lettera di Enrico V a Thomas Langley, vescovo di Durham e cancelliere d'Inghilterra: «And as touchyng ye tretee wiy ye embassiatours of Gene, of whiche ye have send us a cedule sent vnto yowe be Escourt, in whiche cedula the merchantes of oure Reaume of England asken after ye uttermast estimacion of yayre godes yat were taken be ye Ianevoys X^m li. And

conclusione della vicenda rappresentò dunque un bel successo per il cinico e astuto spirito mercantescio genovese, ma non si può dar torto alla disillusione di Postan, secondo cui essa sortì l'unico risultato pratico di tenere gli Inglese fuori dal Mediterraneo per altri cinquant'anni. Comunque, il 26 ottobre 1421 Enrico V comunicava la stipulazione del nuovo trattato di pace, *ye treete of pees*, firmato per parte genovese da Raffaele Spinola e Stefano Lomellini⁸⁷.

3. L'apogeo (1424-1460)

Il lungo regno di Enrico VI (1422-1461) segnò l'apogeo del commercio marittimo genovese in Inghilterra – non solo dal punto di vista quantitativo, ma anche per la consistenza delle fonti documentarie disponibili.

Dopo un'interruzione di quindici anni, il registro portuale di Southampton per il 1424-25 dà l'avvio ad una serie particolarmente ricca, cui si affiancano (a partire dal 1426-27) i libri della contabilità locale. Dai loro rendiconti risulta che, durante il regno dell'ultimo sovrano dei Lancaster, il porto dell'Hampshire fu visitato annualmente da una media di nove caracche liguri (genovesi e savonesi), con massimi di ben 17 nel 1426-27 e nel 1429-30 e 15 nel 1432-33. Ciò significa che, ogni anno, esse erano in grado di sbarcare nel Regno una media di 7.000 tonnellate metriche di merci – una quantità forse misconosciuta e certo risibile a fronte dei parametri contemporanei, ma che, secondo le attendibili stime di Heers, attorno al 1430-1440 era superiore a quella trasportata verso l'isola da tutte le altre flotte mediterranee messe insieme ed era il doppio del solo traffico veneziano⁸⁸. Questa

ye same Ianevoys maken estimacion of ye same goodes at VII^ml CXXIII li., wolvynng for to stand in oure goode grace et benivolence paye wiyoute any excepcion IIII^ml li. at resonable termes, oure subgettes and oure merchandes of oure land havynng hereaftre fre commynng and goynng to Gene, as yay of Gene desire to have in to oure Reaume of England, [...] we wold yat such somme as yay profer were accepted, yf no gretter myght be haad in short tyme». *An Anthology of Chancery English, Anonymous, A.D. 1384-1462*, a cura di J.H. FISHER, M. RICHARDSON, J.L. FISHER, Knoxville (Tennessee), 1984, pp. 120-121.

⁸⁷ *Fœdera, Conventiones* cit., X, London 1727, p. 155.

⁸⁸ J. HEERS, *Gênes* cit., pp. 453-454. L'Autore aveva calcolato un tonnellaggio genovese di 6.400 tonnellate, basandosi su di una media di otto caracche all'anno. La Ruddock invece (*Italian Merchants* cit., p. 61) la valutava in dieci-undici all'anno; la loro capacità di carico salirebbe così a 7.700-8.500 tonnellate. Secondo Jacob (*The Fifteenth Century* cit., p. 353) la media annua era di dieci-dodici.

impresa segnava l'apice organizzativo di un grande commercio internazionale, capace di portare da un lato lo zenzero arabo e le arance spagnole nelle case dei Londinesi e le piume di struzzo africane nei palazzi della corte, e dall'altro lato i panni di lana del Wiltshire e lo stagno della Cornovaglia nei bazar mediorientali.

Insieme, i registri portuali dei doganieri regi e quelli dei « baglivi dell'acqua » ci permettono di conoscere, meglio che in qualunque altro periodo, forme e metodi del commercio navale genovese a Southampton. Al tempo stesso, l'ammirevole raccolta di rendiconti sui dazi terrestri (i « Brokage Books », iniziati nel 1430) redatti nella medesima città getta luce sulle modalità degli scambi e sulle relazioni intrattenute dai Genovesi con un vasto hinterland, che si estendeva non solo fino a Londra verso est ma addirittura fino a Coventry verso nord⁸⁹. Un approfondimento di questi ultimi aspetti esula tuttavia dall'argomento specifico di questo studio, e ci riserviamo pertanto di affrontarlo in futuro. Un lavoro precedente, al quale rimandiamo, ha avuto invece come oggetto le raccolte di tassazioni sugli stranieri residenti imposte dalla Corona a partire dal 1440, le quali contengono elenchi dettagliati sulla consistenza e sulla struttura della colonia genovese in Inghilterra alla fine del Medioevo⁹⁰. A questa corposa documentazione può essere aggiunto purtroppo un solo registro compilato a Sandwich (quello per il 1439-40) – e ciò sicuramente sminuisce di molto l'importanza relativa del porto del Kent⁹¹.

Le acque profonde e riparate del Southampton Water, il lungo estuario che si addentra per 7 miglia marine all'interno della costa meridionale inglese sino a raggiungere la città che gli dà il nome, sono oggi un paradiso per i velisti da diporto ed erano già nel Medioevo un luogo di attracco sicuro e protetto. Ma le grandi caracche genovesi, a differenza delle galere veneziane,

⁸⁹ Alcuni di questi rendiconti sono stati pubblicati, a cura dell'Università e delle associazioni storiche locali: B.D.M. BUNYARD, *The Brokage Book of Southampton from 1439-40*, « Southampton Record Society », 8, Southampton 1941; O. COLEMAN, *The Brokage Book of Southampton, 1443-1444*, « Southampton Record Series », 4, 6, Southampton 1960-61; E.A. LEWIS, *The Southampton Port and Brokage Books, 1448-49* cit.; K.F. STEVENS, *The Brokage Books of Southampton for 1477-8 and 1527-8*, « Southampton Record Series », 28, Southampton 1985.

⁹⁰ A. NICOLINI, *Mercanti e fattori genovesi in Inghilterra nel Quattrocento*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLV/3 (2005), pp. 495-535.

⁹¹ Il registro è stato edito da A. NICOLINI, *Navi liguri in Inghilterra* cit., pp. 94-181.

avevano un pescaggio che non permetteva loro di accostare *apud le keys de Hamptone*, cioè alle due banchine artificiali cittadine costruite fra Tre e Quattrocento. Esse gettavano l'ancora nella rada e le loro merci venivano lentamente trasbordate su piccole imbarcazioni locali (*batelle*) che facevano la spola con le banchine. Così, ad esempio, nel 1439 dodici diversi natanti si avvicendarono per scaricare la caracca di Domenico Dentuto; il lavoro richiese diciotto viaggi e durò ben trentatré giorni⁹². Alle operazioni partecipò anche la *barca eiusdem carace* che, come afferma giustamente Heers, a bordo delle grandi navi genovesi quattrocentesche non aveva le funzioni e le dimensioni di una semplice scialuppa, ma era piuttosto una vera e propria navetta da carico della stazza di un leudo, cioè di 50-100 mine di portata, pari a circa 7 tonnellate metriche⁹³. Non per nulla in altre occasioni essa fu chiamata appunto dai doganieri inglesi *ludus navis* o *ludus de eadem carraca*⁹⁴. In altri casi ancora essi la qualificarono invece come *agundre*, *gundre* o *goundere*, interessante e gustosa anglicizzazione del latino medievale *gondola*, che significa appunto scialuppa, per il tramite tuttavia della sua versione dialettale ligure *gundula*, con tanto di resa fonetica del rotacismo e, in *agundre*, con tanto di articolo iniziale incorporato⁹⁵.

I battelli ausiliari trasferivano una parte delle merci in città (*rest en ville*), mentre un'altra parte proseguiva via terra per Londra (*jssant de ville pour Londre*); una terza parte, infine, navigava direttamente alla volta della capitale inglese, che le caracche genovesi non raggiungevano più: *jssant de ville pour Londres, chargés en diverses vessels*. In quest'ultimo caso i navigli *carcati versus Londone cum diversis mercandis* erano solitamente di stazza maggiore, *craere* (« crayer », imbarcazione a tre alberi simile ad una baleniera) e *naves*⁹⁶.

⁹² SCRO, SC5/4/3, cc. 82 r.-84 r.

⁹³ J. HEERS, *Gênes* cit., p. 273.

⁹⁴ SCRO, SC5/4/6, cc. 1 v.-2 r.; SC5/4/8, cc. 51 r., 59 r.-60 v.; SC5/4/11, c. 30 r.-v. Nel 1459 la caracca di Antonio Doria aveva a bordo due di queste imbarcazioni, il *ludus e le barke*; SC5/4/14, c. 1 r.

⁹⁵ PRO, E122/184/3, *file* 3, cc. 12 v., 13 r., 14v; SCRO, SC5/4/7, c. 77 r.-v. Altre commistioni linguistiche anglo-genovesi sono citate da A. NICOLINI, *Apodixie di scribi genovesi in Inghilterra nel Quattrocento*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLIII/1 (2003), pp. 683-684.

⁹⁶ PRO, E122/184/3, *file* 3, cc. 12 r., 13 r.; SC5/6/1a, 19 r., 37 r., 40 v.; SC5/4/1b, c. 70 v. D. BURWASH, *English Merchant Shipping, 1460-1540*, Toronto 1947, pp. 120-123.

Ma non ci occuperemo oltre della redistribuzione genovese all'interno del mercato inglese, argomento precipuo dei « Brokage Books » e non solo. Tornando invece ai luoghi di attracco, occorre rimarcare che i trentatré giorni necessari per sbarcare il carico di Domenico Dentuto non rappresentavano un'eccezione. Pur ammettendo che le date riportate non fossero sempre corrispondenti alle operazioni descritte, l'esame dei registri portuali indica tempi medi di permanenza all'attracco di venticinque giorni, con estremi fra un giorno e tre mesi. In queste condizioni per la nave genovese quattrocentesca, « lenta e terribilmente pressata dalla fretta » e che tentava di bruciare le tappe, come osserva ancora Heers⁹⁷, non faceva molta differenza accostare il più possibile alle banchine – mentre percorrere le 7 miglia del Southampton Water all'andata e al ritorno richiedeva manovre e tempo supplementari. Così qualche ancoraggio aveva luogo nella secca di Calshot, all'imboccatura sud-occidentale dell'estuario: nel 1426 la caracca di Andrea Spinola scaricò su battelli *carcati eiusdem carrace apud Calchesworde* e nel 1458 quella di Ludovico Stella *pausavit apud Calchysworde*⁹⁸. Alcune annotazioni vergate dall'ispettore doganale John Pole fra il 1423 e il 1425 indicano che la spiaggia di Calshot era frequentata anche al ritorno da Southampton, per completare il carico o per prendere a bordo i mercanti ritardatari prima di uscire in mare aperto. Ma forse, per la sua posizione appartata e la sua contiguità con le acque esterne, essa era anche un luogo di contrabbando⁹⁹.

Entrando o uscendo dal Southampton Water si costeggiava la prospiciente isola di Wight, che faceva parte della stessa giurisdizione doganale. Nel 1458 Andrea Italiano pagò il dazio su di una pipa di olio *discargata apud Wyght*, mentre nel 1430 Domenico da Rapallo si limitò probabilmente ad un breve scalo per rifornirsi sulla costa esterna (quella meridionale) dell'isola e pertanto fu registrato ma non pagò l'imposta di ancoraggio, perché *le susdit*

⁹⁷ J. HEERS, *Gênes* cit., p. 296.

⁹⁸ PRO, E122/184/3, *file* 3, c. 1 v.; SCRO, CS5/4/11, c. 37 v. D'altra parte, non tutte le mercanzie sbarcate erano destinate a raggiungere Southampton o ad essere trasbordate verso Londra. Nel 1451, ad esempio, parte del guado della caracca di Alessandro Grillo raggiunse altri approdi lungo il Southampton Water: 33 ballete furono *deliberate apud Hoke* (Hook, presso Thitchfield), 6 ballete *apud Hamele* (Hamble-le-Rice), 12 balle *apud Wyghte* (l'isola di Wight); SCRO, SC5/4/7, c. 103 v.

⁹⁹ La ripetuta annotazione « I, John Pole, went unto Chalsword for to serch a carrake of Geene » è riferita all'ispezione di sei imbarcazioni; in un caso Pole incontrò sul posto la barca dei mercanti genovesi che si stavano recando a bordo; PRO; E122/184/3, *file* 1, cc. 20 r.-v., 48 r.

*carrak ne vint dedens le Isle de Wysgbt*¹⁰⁰. Che le navi genovesi veleggiassero di cabotaggio lungo la costa meridionale inglese sembra dimostrato dal fatto che nel 1460 la caracca di Giacomo Spinola trasferì un carico di pece e catrame sul battello «le Pycarde» di Thomas Woodcock presso Weymouth nel Dorset (*apud Weymouth*), mentre i rotoli della cancelleria trecenteschi citavano scali di navi genovesi a Falmouth in Cornovaglia e a Yarmouth, ancora nell'isola di Wight¹⁰¹.

Privilegiata oggi dal materiale documentario superstite, nel Quattrocento Southampton era il centro logistico del commercio mediterraneo con l'Inghilterra e segnatamente di quello genovese – e l'intera economia cittadina si era uniformata a questo ruolo¹⁰². Una media di cinque mercanti genovesi (e sino al doppio negli anni di maggior frequentazione) assistiti da altrettanti fattori vi risiedeva in permanenza, mentre non più di due sembra soggiornassero a Sandwich. Vicinanza a Londra (dove aveva sede comunque la più folta colonia commerciale di tutte le “nazioni” italiane) e mancanza di redistribuzione nell'entroterra facevano della città del Kent un semplice avamposto della capitale, giustificando così una presenza mercantile ridotta. I registri londinesi menzionano esplicitamente i battelli che discendevano il Tamigi *carcantes versus Sandewicum ... et ibidem ad recarcandum in quadam carraka de Ianua*¹⁰³. Resta il fatto tuttavia che nel 1439-40, l'unico anno fiscale per il quale si è conservata la contabilità di tutti e tre i porti inglesi frequentati dalle flotte mediterranee, le navi liguri sbarcarono a Sandwich merci per un valore doganale di 13.570 sterline e a Southampton per circa 3.000 sterline¹⁰⁴.

* * *

L'elenco delle merci sbarcate a Southampton da diciassette caracche nel 1429-30, riportato a titolo esemplificativo nella tabella 3, introduce il tema

¹⁰⁰ SCRO, SC5/4/11, c. 75 v.; SC5/4/1b, c. 73 r. Uno scalo “tecnico” sull'isola era contemplato lungo la rotta da e per le Fiandre: nel 1458 due galere veneziane scaricarono insieme, *pawsantes apud le Cow ... versus Flaundres* (Coves, sulla costa nord dell'isola); SCRO, SC5/4/11, cc. 60 v., 68 r.

¹⁰¹ SCRO, SC5/4/14, c. 47 v.; CPR, Edward III, 1361-64, p. 268; CCR, Richard II, 1377-81, p. 187.

¹⁰² A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 68-69.

¹⁰³ PRO, E122/73/12, cc. 18 r., 44 r.; E122/76/38, rot. 2 v. Lo stesso avveniva per le galere e per le caracche veneziane. E.B. FRYDE, *Italian Maritime Trade* cit., p. 313.

¹⁰⁴ A. NICOLINI, *Navi liguri in Inghilterra* cit., pp. 47-49.

Tabella 3 - *Merci sbarcate da diciassette caracche genovesi a Southampton nel 1429-30 (SCRO, SC5/4/1b)*

Merci provenienti dal Levante	
aloe patico (<i>aylespatic</i>)	balletta 1
cannella	balletta 1
cera	balle 29
cotone	sacchi 69, sacchetto 1
cumino	balle 2
gomma arabica	balle 13
grano del paradiso	ballette 6
legno di brasil	fiandelli 3
macis	casce 2
noce di galla	balle 3
pepe	balle 26
scamonea (<i>scameyne</i>)	cassa 1
zenzero	balle 3, balletta 1, <i>cartel</i> 1
zenzero verde	barelli 12, giare 7
Merci provenienti da Chio	
allume	balle 161
allume di rocca	balle 13
Merci provenienti dalla Liguria e dall'Italia	
carta	balle 6
corda per pacchi (<i>pakthred</i>)	<i>cartel</i> 1
guado	balle 3'950, ballette 71
oro filato	casce 10
vasi dipinti (<i>peintepot</i>)	casce 4
vernaccia (<i>vernage</i>)	botte 1
zafferano	borse 6
zolfo	rondelli 22
Merci provenienti dalla penisola iberica	
datteri	balle 82, casce 3
datteri <i>en confit</i>	giare 3

fichi	<i>quarterouns</i> 28 ½, sporte 12
frutta	<i>quarteroun</i> 1 ¼
grana per panni	libbre 14 '391 ½
legno di cipresso	tavole 5
mandorle	balle 224, sporte 71, borse 2
mercurio	<i>pots</i> 8
olio	<i>dolia</i> 95
prugne secche	<i>cartels</i> 4
sapone	casse 107, barelli 27, sacchi 22
seta	libbre 1 '229
uva passa	<i>quarterouns</i> 673, sporte 38, sportine 33
uva passa di Malaga	sporte 108
vino	<i>dolia</i> 164½
zucchero	<i>pots</i> 230, sporte 57, casse 21, pani 1

Merci provenienti dall'Africa

scimmie	2
---------	---

Merci provenienti dalle Fiandre

catrame (<i>tarre</i>)	<i>last</i> ½
ceneri	balle 12
chioderia (<i>lathenayl</i>)	barelli 4
legname navale	pezzi 13
merceria (<i>haberdashis</i>)	<i>parcelle</i> 1
pellicce d'agnello	pezzi 36
pellicce di volpe	<i>quartes</i> 103
robbia	balle 20
tela di lino	<i>alnes</i> 3 '400
teleria	pezze 850

Per le misure di capacità dell'olio e del vino si è tenuto conto dell'equivalenza di 1 *dolium* o *tun* = 2 pipe o botti = 8 *hoggysbedes* o *quartels* = 16 giare o barelli (*barells*); per quella della frutta 1 *quarteroun* = 4 *peces*; R.E. ZUPKO, *A Dictionary of English Weights* cit., *ad voces*.

della geografia dei traffici marittimi durante il regno di Enrico VI. Un raffronto con le merci tardo-trecentesche della tabella 2 rivela, già a prima vista, l'ulteriore "occidentalizzazione" del commercio genovese: diminuzione delle spezie levantine (in particolare pepe e zenzero), incremento della frutta (datteri, fichi, mandorle e uva passa) prodotta nella Spagna meridionale.

La Spagna meridionale cristiana e musulmana aveva infatti convertito la propria economia rurale in funzione della domanda anglo-fiamminga e là ormai risiedeva il centro nodale dei rifornimenti genovesi verso l'Occidente¹⁰⁵. Senza dimenticare l'olio e il vino, nelle sue *huertas* orticole si raccoglievano infatti riso e primizie, mentre le sue aree di agricoltura semi-intensiva offrivano la frutta già ricordata e altra ancora, come gli aranci e i limoni, insieme con la canna da zucchero: non era probabilmente più quello siriano o cipriota (come era stato nel Trecento e continuava ancora ad essere per i Veneziani), ma era in parte siciliano, in parte castigliano e in parte portoghese dell'Algarve lo zucchero imbarcato dalle navi genovesi verso il nord-ovest europeo. In più vi si era sviluppata allo stesso scopo una vera e propria attività "protoindustriale" volta alla produzione di seta grezza e di sapone, mentre in Andalusia dalla cocciniglia si estraeva il colorante rosso vivo che avrebbe tinto i costosissimi *panni de scarlet* inglesi¹⁰⁶.

¹⁰⁵ J. HEERS, *Le Royaume de Grenade* cit., pp. 110-113; Id., *Gênes* cit., pp. 487-493; Id., *L'Occidente nel XIV e nel XV secolo. Aspetti economici e sociali*, Milano 1978 (ed. orig. Paris 1973), pp. 166-167; J. GUIRAL-HADZHIOSSEF, *Valence port méditerranéen au XV^e siècle (1410-1525)*, Paris 1987, p. 219 e sgg.; L.F. SALZMAN, *English Trade* cit., pp. 411-420.

¹⁰⁶ La contabilità portuale è in genere assai avara di indicazioni sull'origine delle merci registrate, ma la frutta rappresenta una eccezione: *ficus et reseni Maleke* (PRO, E122/184/3, file 3, c. 11 r.); *ficus Hispanie* (E122/141/29, cc. 25 r.-26 r.; E122/141/31, c. 2 r.-v.); *fici de Malica* (E122/141/31, cc. 3 v.-4 r.); *figues de Malith* (SCRO, SC5/4/3, c. 25 v.); *resini de Malica* (SC5/4/1b, c. 70 v.; E122/209/1, cc. 40 v.-41 v.; E122/141/29, cc. 21 v., 25 r.-26 r., 32 r.-v., 37 v.; E122/141/31, cc. 2 r.-v., 3 v.-4 v.); *ra-syns de Spayne* (SC5/4/14, c. 8 v.; E122/141/29, c. 21 v.; E122/141/31, c. 2 r.-v.). Riguardo alle mandorle, le *amigdale Valence* (E122/141/4, rot. 1 r.-v., 2 r.; 1433: E122/141/21, c. 13 v.; E122/141/19, rot. 5 r.; E122/209/1, cc. 4 r.-6 v.; E122/140/62, cc. 12 v., 13 r.; E122/141/31, cc. 3 v.-4 r., 19 r.-v.) furono affiancate dopo il 1443 e sostituite dopo il 1448 dalle *amigdale Jardine*, originarie probabilmente di Jardin, un piccolo centro della Mancha presso Albacète, di cui Valencia era lo sbocco portuale (E122/140/62, c. 13 r.; E122/141/29, cc. 23 r., 32 r.-v., 36 r.; E122/141/31, cc. 2 r.-v., 3 v.-4 r., 19 r.-v.; E122/141/35, c. 3 v.; E122/141/38, rot. 2 r., 4 r., 5 r.). Accanto alle generiche *amigdale Hispanie* (E122/141/29, cc. 32 v.-33 r.) vanno poi ricordate le *amigdale Province* (E122/141/29, c. 22 r.), fra le pochissime merci della costa mediterranea francese coinvolte nel commercio occidentale dei Genovesi. Altri prodotti spagnoli citati dalla contabilità portuale: *cericus crudus de Malyke* (E122/127/8, cc. 4 r., 5 r.), *grayne de Syryle* (SC5/4/10, c. 7 v.), *savon de Castyle* (SC5/4/10, c. 49 v.).

Lo spoglio di 258 contratti assicurativi genovesi, stipulati fra il 1426 e il 1432 dal notaio Branca Bagnara, dimostra che circa la metà dei viaggi in direzione dell'Atlantico del nord iniziava dall'isola di Chio e dai suoi annessi e l'altra metà da Genova e che gli scali più frequentati erano il regno d'Aragona (15% dei contratti), Valencia (6%), Malaga e il regno di Granada (37%), Cadice (40%) e Sanlúcar de Barrameda, l'avamposto di Siviglia (14%)¹⁰⁷. Queste erano dunque le tappe delle caracche liguri dirette verso l'Inghilterra. Alle loro spalle si trovava una regione in potente risveglio economico dopo l'apertura della rotta di Gibilterra, che vi aveva richiamato capitali ed energie imprenditoriali e ne aveva fatto la grande fornitrice dei mercati del nord. I suoi prodotti, specializzati e redditizi, si ponevano in concorrenza con quelli analoghi di origine orientale, in un momento in cui Genova stava progressivamente abbandonando nelle mani dei Veneziani potere e influenza in Oriente per riconvertire le proprie attività in direzione dell'Occidente. Proprio in Andalusia e soprattutto nel regno di Granada i suoi mercanti avevano intrapreso una acuta e vigorosa penetrazione "coloniale". Centro di queste attività era Malaga, e tutto il regno di Granada era il prototipo della nuova "colonia" occidentale, espressione di quel mondo iberico dinamico e ricco d'avvenire che meglio rispondeva alla nuova espansione mercantile della capitale ligure¹⁰⁸. Dalla piazza finanziaria e bancaria di Siviglia, infine, i Genovesi controllavano traffici e spedizioni, da Granada a Sanlúcar de Barrameda alla foce del Guadalquivir (il *Rius Sibilie* dei contratti assicurativi) e soprattutto a Cadice, grande emporio della Spagna meridionale e dell'Africa nord-occidentale, cerniera del traffico iberico e di quello musulmano, dove affluivano non solo i prodotti castigliani e andalusi ma anche quelli del sud, dal Maghreb al cuore dell'Africa nera¹⁰⁹. Riguardo a questi ultimi, la nostra tabella offre soltanto una semplice curiosità, quale la presenza di due scim-

¹⁰⁷ I contratti sono compresi nella raccolta documentaria pubblicata da R. DOËHAERD e C. KERREMANS, *Les relations commerciales* cit., docc. 308-751.

¹⁰⁸ J. HEERS, *Gènes* cit., pp. 473, 477, 493; R.S. LOPEZ, *Quattrocento genovese*, in « Rivista storica italiana », LXXV (1963), pp. 711-712; ID., *Market Expansion: the Case of Genoa*, in « Journal of Economic History », XXIV (1964), p. 456 e sgg.; G. AIRALDI, *Genova e Spagna nel XV secolo* cit., pp. 7-9. Sulle spedizioni verso i mercati anglo-fiamminghi da parte della società genovese "la Fruta", con sede nel regno di Granada, fra il 1425 e il 1428 v. R. DOËHAERD e C. KERREMANS, *Les relations commerciales* cit., docc. 358-59, 392, 413, 418, 433, 453-55.

¹⁰⁹ J. HEERS, *Il commercio nel Mediterraneo alla fine del sec. XIV e nei primo decenni del XV*, in « Archivio Storico Italiano », CXIII (1955), pp. 178-179; ID., *Gènes* cit., pp. 484-485.

mie (*I singe, I simia*), certo destinate agli ambienti di corte. L'elenco comprende anche un buon campionario di merci provenienti dalle Fiandre, tipici carichi "di ritorno" sul cui significato torneremo più avanti.

Un'analisi dettagliata dell'origine delle merci trasportate dai Genovesi non è negli intendimenti di questo studio. Lo è invece, perché specificamente inerente al tema della navigazione, l'indicazione di nuove rotte o di nuovi scali emergente dalla lettura dei registri doganali inglesi. Alla luce della prepotente affermazione dei mercati iberici la stessa geografia delle rotte genovesi può allora in qualche misura essere ridisegnata, constatando che alcune caracche non sbarcarono a Southampton né spezie né guado, ma solo prodotti spagnoli. Ciò avvenne per quella di Domenico Dentuto nel 1439 (vino, olio, frutta, grana per panni), di Raimondo Vegerio savonese nel 1443 (sapone, olio, mandorle), di Cosma Dentuto nel 1448 (vino e olio), di Raffaele Embrone nel 1449 (frutta, olio e zucchero), di Andrea Italiano nel 1458 (vino e olio)¹¹⁰. Per quanto riguarda Raimondo Vegerio, un documento savonese ci informa che egli navigò in effetti due volte tra Bruges e Siviglia, *semel vel bis de Bruges Sibiliam et deinde de Sibia Bruges*, quindi senza rientrare nel Mediterraneo¹¹¹. Ma non è da escludere che anche altri patroni genovesi, ricorrendo alla loro consueta pragmatica flessibilità, si fossero dedicati in quegli anni a far la spola fra Spagna e Inghilterra rinunciando a raggiungere non solo Chio, ma addirittura Genova.

D'altra parte, è certamente vero che nessuna delle caracche liguri salpate da Chio evitava Cadice e pochissime trascuravano Malaga – mentre forse la metà non toccava Genova. I viaggi diretti da Chio all'Occidente attraverso il canale di Sicilia e *per costeriam* lungo il Maghreb (senza scalo, quindi, nella capitale ligure – e anzi ben lontano da essa) ricorrono spesso nelle fonti genovesi. Nel solo 1445 il registro dei *Caratorum Veterum* censi ben dieci grandi navi impegnate su quella rotta, puntualmente studiate da Heers; altri esempi sono citati da Balard e compaiono nella raccolta documentaria di Doëhaerd e Kerremans¹¹². In tutti i casi i carichi di prodotti orientali erano ingenti e l'allume primeggiava, talvolta occupando interamente le stive: da

¹¹⁰ SCRO, SC5/4/4, cc. 82 r.-84 v.; SC5/4/6, cc. 13 v.-14 r., 24 v.-26 r.; SC5/4/11, cc. 35 r.-37 v.; PRO, E122/141/25, c. 21 r.-v.

¹¹¹ A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi* cit., p. 89 e nota 124.

¹¹² J. HEERS, *Gènes* cit., pp. 455-457, 650-651; M. BALARD, *La Romanie génoise* cit., pp. 866-867; R. DOËHAERD e C. KERREMANS, *Les relations commerciales* cit., docc. 1, 2, 10.

12.000 a 18.000 cantari, che dovrebbero corrispondere a 6 - 9.000 balle registrate dai doganieri inglesi¹¹³.

Ma come identificare queste caracche dall'osservatorio dei nostri registri portuali, in cui provenienza delle imbarcazioni in arrivo e destinazione di quelle in partenza non erano quasi mai indicate? Ricercando la presenza a bordo dell'allume e l'assenza di un'altra "merce marcatrice" come il guado, indicativa di partenze o comunque di scali genovesi. In quest'ottica, i risultati sono sorprendentemente modesti. Due sole caracche rispondono infatti con certezza a questi requisiti: quella di Percivale Grillo, che nel 1443 sbarcò a Southampton 1.627 balle di allume, almeno 10.000 libbre di pepe e altrettante di cera, 5.950 libbre di legno di brasile, altre spezie, frutta, zucchero e 104 *dolia* di vino, e quella di Carlo Italiano, giunta nel 1457 con 800 balle di allume, 4.000 libbre di legno di brasile, 9 sacchi di cotone e 1.666 libbre di riso¹¹⁴. In più, le quantità di allume appena riportate sono le più cospicue registrate in Inghilterra a bordo di singole imbarcazioni; vi si possono aggiungere i carichi di Gabriele Doria, 756 balle a Southampton nel 1427, e di Paride Cattaneo, 723 balle fra Southampton e Sandwich nel 1440. Una parte del minerale destinato direttamente a Londra veniva dunque scaricato nel porto del Kent: in totale nell'intero 1439-40 ve ne giunsero 1.561 balle, a fronte di 322 lasciate a Southampton¹¹⁵.

Ma, anche tenendo conto della perdita dei registri di Sandwich, resta comunque il fatto che, osservato dalla prospettiva inglese, il commercio genovese dell'allume nella prima metà del Quattrocento appare ben più modesto di quello tratteggiato nei documenti liguri. Dove finivano i grandi carichi imbarcati da Chio verso l'Occidente? La risposta più ovvia sembra essere che finivano nelle Fiandre – e qualche debole conferma avvalorerebbe questa ipotesi¹¹⁶. Anche su questo argomento, tuttavia, torneremo fra breve.

¹¹³ Questo almeno basandosi sull'equivalenza del *pondo* di allume a 2 cantari o kg. 95,2 fornita da J. HEERS, *Le livre de comptes de Giovanni Piccamiglio, homme d'affaires génois, 1456-1459*, Paris 1959, pp. 25-26. Il problema è in realtà di notevole complessità, ma è ovvio che gli imballaggi computati dai doganieri inglesi erano stati confezionati in Liguria, e quindi ad essi bisogna riferirsi. La media di quattro valori ricavati dal registro portuale di Southampton per il 1426-27 è di 239 libbre o kg. 108. PRO, E122/184/3, *file* 3, c. 6 v.

¹¹⁴ PRO, E122/140/62, cc. 10 v.-13 v.; SCRO, SC5/4/11, cc. 32 r.-33 r.; E122/141/37, *recto*.

¹¹⁵ PRO, E122/184/3, *file* 5, n. 45; E122/127/18, c. 21 r.-v.; SCRO, SC5/4/5, cc. 87 v., 92 v.; A. NICOLINI, *Navi liguri in Inghilterra* cit., tab. 3.

¹¹⁶ Fryde (*Italian Maritime Trade* cit., p. 310) scrive testualmente che «l'allume era

Un altro contributo allo studio specifico della navigazione è offerto dal vino dolce, la cui distribuzione determinò il sicuro ramificarsi della rotta verso l'Atlantico. Alcune sporadiche citazioni di *malvesey* e di *roumney*, prodotti dell'Asia Minore e dell'Egeo, precedettero e accompagnarono nei registri doganali inglesi quelle del *vinus dulcis*, molto apprezzato sulle più ricche tavole dell'isola, comparso a partire dal 1438 ma presente nei documenti liguri già alla fine del Trecento. Piuttosto che alla malvasia, in un'area geo-politica controllata dai Veneziani, è probabile però che le navi genovesi, oltre che ai mercati iberici, si rivolgessero almeno in parte ai passiti siciliani e al "vino greco" di Napoli, l'unico grande centro vinicolo del Mediterraneo in grado di competere con le isole greche da un lato e con Siviglia dall'altro¹¹⁷. Non a caso, infatti, secondo i già ricordati contratti assicurativi del notaio Bagnara, sulla rotta da Chio all'Atlantico uno scalo in Sicilia era contemplato nel 24% dei casi e uno nel regno di Napoli (che poteva anche aver luogo a Gaeta piuttosto che nella capitale) nel 12%.

La prospettiva di osservazione inglese suggerisce anche alcune possibili variazioni delle rotte nell'Atlantico. Basandosi sulle fonti liguri, infatti, si ritiene che la navigazione delle caracche genovesi non prevedesse scali intermedi fra la Spagna e l'Inghilterra. Lasciata Cadice e risalita la costa iberica sino alla Galizia, esse dirigevano la prora a nord-nord-ovest in alto mare per oltre 900 miglia, scartando il golfo di Guascogna per raggiungere tra Cornovaglia e Bretagna l'imboccatura dei « canali di Fiandra », cioè della Manica¹¹⁸.

principalmente destinato alle Fiandre e non vi sono testimonianze di alcun importante carico di allume mai spedito esclusivamente in Inghilterra ».

¹¹⁷ PRO, E122/209/1, cc. 40 v.-41 v.; A.D. FRANCIS, *The Wine Trade*, London 1972, pp. 17-19; A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 54-55; J. HEERS, *Gênes* cit., p. 420. Di *vinus dulcis vocatus greke* a bordo di una tarida genovese si parlava già nel 1390; PRO, E356/14, rot. 25 r.

¹¹⁸ J. HEERS, *Gênes* cit., pp. 483-484. Lo stesso Autore (*Cristophe Colomb*, Paris 1981, p. 72) considera questi viaggi come i necessari prodromi alle traversate oceaniche: «Le lunghe avventure solitarie di più di una settimana, senza altri indizi se non i venti, le correnti, i voli degli uccelli, annunciano senza alcun dubbio la traversata dell'Atlantico e forgiarono piloti capaci di concepirle». L'indizio forse unico di uno scalo a Lisbona è contenuto in una fonte savonese, secondo cui nel 1418 la nave di Andreolo de Marchetto *ut dicitur, est ad partes Lisbone*; ma il futuro itinerario dell'imbarcazione non ci è noto; A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi* cit., nota 128. Una breve analisi della rotta verso Ponente, anche alla luce delle indicazioni dei portolani contemporanei, è contenuta in ID., *Navigazione savonese nell'Atlantico del Nord fra Tre e Quattrocento (1371-1463)*, in *Mercanti, banchieri, maestri d'ascia e marinai nell'età di*

Ma alcune imbarcazioni giunsero a Southampton con carichi di ferro: quasi 60 tonnellate su quella di Antonio de Ponte nel 1427, 45 su quella savonese di Giacomo Coda nel 1438, quantità minori su quelle di Giovanni Tommaso di Negro nel 1434, di Sebastiano Lomellini nel 1439 e di Taddeo e di Giacomo Spinola nel 1460¹¹⁹. È noto che a quel tempo erano i Paesi Baschi i principali fornitori di ferro per l'Europa atlantica, e che da essi in particolare proveniva il 90% del minerale utilizzato in Inghilterra, anche se erano assai poche le navi spagnole che lo trasportavano (non più di una ogni due anni furono registrate a Southampton a metà del Quattrocento)¹²⁰. Un'isolata menzione di *ferrus de Bischaya* su di una nave genovese per l'Inghilterra nel 1415 era sinora l'unica prova ligure di questo commercio; ma il fatto che una parte del carico di Giacomo Spinola fosse intestata *de le pylote de Seynte Sebastyan* induce a ritenere che tutti fossero il frutto di deviazioni dalla rotta d'alto mare, convertita in cabotaggio lungo le coste asturiane e basche¹²¹.

La supposizione diventa più fondata se si considera poi che due delle caracche trasportavano non solo ferro, ma anche sale: 165 tonnellate quella di Antonio de Ponte, 266 quella di Sebastiano Lomellini¹²². Difficile ritenere che esse avessero caricato sale nel Mediterraneo (a Hyères, a Ibiza, a la Mata presso Cartagén), mentre le principali saline atlantiche si trovavano a Setúbal a sud di Lisbona e soprattutto nella Baia di Bourgneuf (Bourgneufen-Retz, 40 chilometri a sud-ovest di Nantes), meta annuale di un grande

Cristoforo Colombo, Atti del VI Convegno Storico Savonese («Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria», XXXIV-XXXV, 1998-99), pp. 184-193.

¹¹⁹ SCRO, SC5/4/1a, c. 38 v.; SC5/4/2, c. 23 r.; SC5/4/4, cc. 80 v.-81 v.; SC5/4/14, cc. 15 r., 20 v.-21 r.; PRO; E122/209/1, c. 75 r.; E122/141/23, rot. 2 r. Il ferro veniva misurato in *tonnes* (long tons) o *doliate*, pari a 20 hundredweights o 2240 libbre (tonn. 1,016); una *tonne* era composta anche da 110 *endes*, barre da poco più di 20 libbre l'una; *The Ledger of John Smythe, 1538-1550*, a cura di J. VANES, «Bristol Record Society», 28, Bristol 1975, Glossario, *ad voces*.

¹²⁰ L.F. SALZMAN, *English Trade* cit., p. 409; W.R. CHILDS, *England's Iron Trade in the Fifteenth Century*, in «The Economic History Review», 2nd series, XXXIV (1981), pp. 39-40, 46; D.B. QUINN, *The Port Books* cit., 2, p. XI. Altro ferro giungeva attraverso i porti fiamminghi (come vedremo più avanti) dalle miniere centro-europee; *ibidem*, p. 43.

¹²¹ R. DOËHAERD e C. KERREMANS, *Les relations commerciales* cit., doc. 204. Sulla non infrequente presenza di piloti baschi e castigliani sulle navi genovesi nei tragitti oceanici v. L. LIAGRE-DE STURLER, *Les relations commerciales* cit., docc. 308, 391, 403, 437, 488.

¹²² Il sale veniva misurato in *tonnes* pari a 40 *buscelli* (bushels) (ogni bushel conteneva 10 galloni o lt. 45,4, pari a kg. 36,3 di sale), oppure in *quarters* pari a 4 hundredweights o 448 libbre (kg. 203,2); R.E. ZUPKO, *A Dictionary of English Weights* cit., *ad voces*.

convoglio navale anseatico che distribuiva poi il suo carico nei porti inglesi della Manica e nei Paesi Bassi¹²³. La sosta di una nave genovese nella Baia è documentata dal *Caratorum Veterum* del 1445¹²⁴ e sembra dunque logico supporre che, diramatasi all'altezza della Galizia, la rotta di cabotaggio lungo la costa settentrionale spagnola proseguisse poi verso nord sino alla foce della Loira e oltre, prima di raggiungere l'imboccatura della Manica. Una così lunga deviazione può sembrare innaturale, considerando la politica armatoriale genovese incline alle traversate in linea retta, alla riduzione delle soste e all'uso degli avamposti: ma forse, più delle regole, contavano a volte gli spazi vuoti nelle stive e la necessità di incassare noli supplementari.

* * *

La crescita delle esportazioni dei panni e la diminuzione di quelle della lana continuarono nel corso del Quattrocento, anche se non seguirono naturalmente percorsi lineari, ma segnati da fase di espansione e di contrazione. In termini di valore commerciale, le due voci giunsero ad equivalersi nel decennio fiscale 1420-31, poi i panni presero il sopravvento e si distanziarono progressivamente. In termini assoluti invece, considerando che con un sacco di lana si producevano 4 1/3 panni, fu nel corso del decennio successivo che l'Inghilterra esportò per la prima volta più lana tessuta che lana grezza¹²⁵.

Quelli del regno di Enrico VI furono dunque anni d'oro per il commercio italiano dei panni inglesi. Anche perché, comparse le galere fiorentine in numero di due-tre all'anno a partire dal 1425 e progressivamente ridotti i viaggi dei Catalani, gli Italiani detenevano ormai di fatto il monopolio del commercio marittimo fra l'Europa settentrionale e il Mediterraneo¹²⁶. Inoltre,

¹²³ A.R. BRIDBURY, *England and the Salt Trade in the Later Middle Ages*, Oxford 1955, pp. 76-93, 116-119.

¹²⁴ J. HEERS, *Gênes* cit., p. 412.

¹²⁵ J.L. BOLTON, *The Medieval English Economy* cit., pp. 290-294; A.R. BRIDBURY, *Economic Growth* cit., p. 32; H.L. GRAY, *England Foreign Trade from 1446 to 1482*, in *Studies in English Trade* cit., p. 13.

¹²⁶ La *gallea Antonii Albis* (Antonio di Lorenzo degli Albizzi fiorentino), salpata da Livorno il 6 maggio 1425, lasciò Londra il 20 ottobre; PRO, E122/76/13, membr. 6; M.E. MALLETT, *The Florentine Galleys* cit., p. 154. L'ultima imbarcazione catalana citata dai registri inglesi è la *galea Francisci de Jurgent*, a Southampton nel 1449; ma le fonti barcellonesi documentano viaggi sino al 1460; E122/141/33, cc. 3 r., 4 v.; M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani* vit., 1, pp. 96-99. La seconda metà del Quattrocento vide tuttavia una progressiva intrusione nel Mediterraneo della marina basca, che assicurava collegamenti con l'Inghilterra a partire proprio dai

la guerra anglo-borgognona del 1436-38 azzerò per un certo tempo quasi tutto il commercio fra Inghilterra e Paesi Bassi e avvantaggiò enormemente gli Italiani, che si accaparrarono una quota di mercato rimasta priva di competitori e finirono per conservarla negli anni seguenti¹²⁷.

Nel corso dell'anno fiscale 1455-56 sei caracche genovesi imbarcarono a Southampton 7.300 pezze (di cui 3.119 sulla sola caracca di Francesco Giustiniani), mentre altre 1.685 furono caricate su due galere fiorentine e 6.460 su tre galere veneziane. Parecchi anni prima, nel 1437, la caracca dello stesso Francesco ne aveva trasportato ben 5.143 pezze¹²⁸. Quasi tutti i panni esportati venivano registrati dai doganieri dopo esser stati tradotti nell'unità standard di misura fiscale, rappresentata dalla pezza di *pannus curtus sine grano* o *pannus de assisa* (cfr. nota 58). Ma, più ancora che nel tardo Trecento, nel Quattrocento il grande sviluppo dell'industria tessile inglese aveva prodotto una vasta gamma di articoli diversi per caratteristiche, qualità e prezzi. Aumentarono così le esportazioni dei *kerseys*, dei *panni largi* (tessuti con un doppio telaio) e soprattutto dei *panni stricti* o « straits », provenienti dalle regioni orientali (Essex e Suffolk) ma anche da quelle sud-occidentali (Hampshire e Wiltshire), le quali attorno alla metà del secolo iniziarono ad esportare anche i « western » (*panni de West*) e i « bastards » (dal Dorset, Somerset e Gloucestershire). I *panni curti* trattati dai Genovesi erano valutati in media 2 sterline e mezza l'uno, mentre tutti gli altri erano meno costosi – dai 10 scellini degli *stricti* ai 10-12 dei *kerseys*. Sempre nella gamma bassa si collocavano i *frises* (tessuti con frange, fra cui quelli del Galles o *Wallis* che valevano 12-13 scellini), mentre « western » e « bastards » valevano 8-16 pence la iarda. A parità di tessuti, poi, i bianchi e i *russet* valevano meno dei panni colorati. Assai scarse, infine, rimanevano le vendite dei più pregiati *panni in grana* o *de scarlet*, che non superavano lo 0,2% del totale¹²⁹.

porti spagnoli; J. HEERS, *Gênes* cit., p. 282. Su questo argomento ritorneremo nel paragrafo finale di questo studio.

¹²⁷ E.B. FRYDE, *The English Cloth Industry* cit., p. 348; G.A. HOLMES, *The 'Libel of English Policy'*, in « English Historical Review », LXXVI/299 (1961), pp. 199-204; P. NIGHTINGALE, *Monetary Contraction and Mercantile Credit in Later Medieval England*, in « The Economic History Review », 2nd series, XLIII (1990), p. 573.

¹²⁸ SCRO, SC5/4/10; HEERS, *Gênes* cit., p. 458; PRO, E122/209/1, c. 7 r.-v.

¹²⁹ H.L. GRAY, *England Foreign Trade* cit., pp. 7-9, 13. Il mercato londinese concerneva panni meno costosi, come i *kerseys* e gli « straits » dell'East Anglia e dell'Essex, rispetto a quelli più pregiati esportati tramite Southampton. Per questo, probabilmente, il valore medio delle

Meglio di ogni altro esempio, è indicativo riportare l'elenco doganale dei panni imbarcati dalle caracche di Stefano Doria e di Maurizio Cattaneo a Southampton nel 1447-48. Ai prezzi correnti appena riportati, essi avevano un valore complessivo di non meno di 24.000 sterline, pari a 142.000 ducati genovesi – una cifra ingente, se si pensa che in quegli anni le entrate totali del Regno erano stimate in 64.800 sterline e che tutte le merci trasportate da Chio verso l'Atlantico del nord dai Genovesi nel 1445 erano state valutate nel registro *Caratorum Veterum* in 155.000 ducati¹³⁰.

stoffe smerciate dai Genovesi era superiore a quello delle stoffe smerciate dai Veneziani e dai Fiorentini, che si rifornivano soprattutto a Londra, e che (i Veneziani) a Southampton caricavano soprattutto i «bastards»; E.B. FRYDE, *The English Cloth Industry* cit., p. 354. Riportiamo qui di seguito un elenco dei diversi tipi di tessuti imbarcati sulle caracche genovesi nel 1424-60, esclusi i *panni curti* e i *kerseys*: *panni largi* (PRO, E122/184/3, *file* 3, c. 23 r.; E122/141/21, cc. 35 r.-37 r., 41 r.-45 v.; E122/141/22, rot. 2 r., 3 v., 6 r.; E122/141/31, *file* 1, cc. 2 v., 4 r.-5 r., 23 v.-24 r.; *ibidem*, *file* 2, cc. 16 v.-19 r.; E122/141/25, cc. 38 r.-41 v.; E122/140/62, cc. 28 v.-31 v., 32 r.-v., 33 r.-34 r., 49 r.-v.; E122/141/35, cc. 1 v.-4 v.; SCRO, SC5/4/7, c. 78 v.; SC5/4/10, c. 26 r.; SC5/4/11, cc. 36 v., 37 v., 46 r.; SC5/4/14, cc. 2 r.-3 v., 11 r.-13 v., 36 r.-43 r., 46 v.); *stricti o straytes* (PRO, E122/141/21, cc. 41 r.-45 v.; SCRO, SC5/4/6, cc. 28 r.-32 r.; SC5/4/7, cc. 78 v., 89 v.; SC5/4/10, c. 26 r.; SC5/4/11, cc. 31 r., 33 r.-34 v., 46 r.; SC5/4/14, cc. 2 r.-3 v., 4 r.-10 r., 11 r.-13 v., 17 v., 36 r.-43 r.), *stricti Essex* (PRO, E122/140/62, cc. 60 r.-61 r.; E122/141/21, cc. 33 r.-34 v., 35 r.-37 r.; E122/141/22, rot. 6 r.; E122/141/23, *file* 1, cc. 4 r.-5 r., 12 r., 23 v.-24 r.; E122/141/23, *file* 2, cc. 16 v.-19 r.; E122/141/25, cc. 38 r.-41 v.; E122/141/29, cc. 5 v., 8 v.-9 v., 16 r.-20 v., 52 r.-55 r.; E122/141/31, cc. 9 r.-11 r., 14 v.-17 r.; E122/141/33, cc. 6 r.-7 v., 8 r.-9 r.; E122/141/35, cc. 1 v.-4 v.), *stricti Norfolk* (PRO, E122/140/62, c. 61 r.), *stricti Suffolk* (PRO, E122/141/21, cc. 33 r.-34 v., 35 r.-37 r.; E122/209/8, cc. 8 v., 9 r., 14 r.-16 v.; E122/141/29, cc. 52 r.-55 r.; E122/141/31, cc. 9 r.-11 r., 14 v.-17 r.; E122/141/33, cc. 6 r.-7 v., 8 r.-9 r.; E122/141/35, cc. 1 v.-4 v.; E122/141/36, rot. 2 r.-v.; E122/142/8, cc. 19 r.-20 r.), *stricti Suthantone* (PRO, E122/141/29, c. 6 r., 16 r.-20 v., 52 r.-55 r.), *stricti Suthantone colorati* (PRO, E122/141/29, c. 7 v.); *bastardi* (PRO, E122/141/36, rot. 2 r.), *panni bastardi tincti* (PRO, E122/141/21, c. 41 v.); *albi bastardi* (PRO, E122/140/62, c. 34 r.; E122/209/8, c. 9 v.); *westerne* (SCRO, SC5/4/10, c. 9 v.), *panni albi de West* (PRO, E122/141/31, cc. 9 r.-11 r.; E122/141/33, cc. 6 r.-7 v.), *stricti de West* (PRO, E122/140/62, c. 33 r.; E122/141/25, cc. 38 r.-41 v.; E122/141/29, cc. 16 r.-20 v.), *stricti albi West* (PRO, E122/141/35, cc. 1 v.-4 v.); *panni Wallis* (SCRO, SC5/4/2, c. 33 v.; SC5/4/6, c. 29 r.), *curti e largi Wallie* (PRO, E122/141/31, cc. 9 r.-11 r.; E122/141/33, cc. 6 r.-7 v., 8 r.-9 r.), *stricti Walles* (PRO, E122/184/3, *file* 3, c. 25 r.; SCRO, SC5/4/2, c. 41 r.); *fryses* (SCRO, SC5/4/10, c. 26 r.; SC5/4/11, cc. 33 r.-34 v., 46 r.; SC5/4/14, cc. 2 r.-3 v., 11 r.-13 v., 36 r.-43 r.), *frise de Galle* (SCRO, SC5/4/1a, c. 23 r.); *frisettes Walles* (PRO, E122/142/8, cc. 19 r.-20 r.), *freses Londone* (PRO, E122/141/21, cc. 33 r.-37 r., 41 r.-45 v.).

¹³⁰ PRO, E122/141/29, cc. 16 r.-20 v., 52 r.-55 r.; P. SPUFFORD, *Handbook of Medieval Exchange*, «Royal Historical Society Guides and Handbooks», 13, London 1986, p. 115; E.B. FRYDE, *The English Cloth Industry* cit., pp. 348-349; J. HEERS, *Gènes* cit., pp. 455-457, 650-651.

Stefano Doria (dicembre 1447)		Maurizio Cattaneo (agosto 1448)	
<i>panni curti sine grano</i>	pezze 2.417, iarde 7	<i>panni curti sine grano</i>	pezze 2.164 ½
<i>panni de dimidio grano</i>	pezze 6 ½, iarde 6	<i>panni de dimidio grano</i>	pezze 11, iarde 12
<i>panni de scarlet</i>	pezze 7 ½, iarde 11	<i>panni de scarlet</i>	pezze 18
<i>kersy</i>	pezze 388, iarde 7	<i>kersy</i>	pezze 178, iarde 16
<i>panni stricti Essex</i>	pezze 3.860	<i>panni stricti Essex</i>	pezze 4352
<i>panni stricti Suffolk</i>	pezze 6.193	<i>panni stricti Suffolk</i>	pezze 5.086
<i>panni stricti Suthantone</i>	pezze 25	<i>panni stricti Suthantone</i>	pezze 42 ½
<i>panni stricti Wallis</i>	pezze 22	<i>panni Wallis</i>	pezze 6
<i>panni stricti Westre</i>	pezze 12		

Il 1447-48 era stato in verità un anno eccezionale per le esportazioni di panni dal porto dell'Hampshire e quasi tutte le 13.272 pezze acquistate dagli Italiani erano finite nelle stive delle due caracche genovesi. La media annua era invece di circa 6.200 pezze che, sommate a quelle imbarcate dai Veneziani a Londra, collocavano attorno al 20% la quota italiana nelle esportazioni tessili inglesi, di cui i mercanti locali detenevano il 55%. Considerando inoltre che i Genovesi imbarcavano panni anche sulle galere fiorentine, si può ritenere che essi controllassero almeno i tre quarti del commercio marittimo italiano. Essi li distribuivano poi ampiamente nel Mediterraneo, da Cadice e Malaga al Maghreb e dalla Sicilia a Chio, e appare dunque evidente che questi prodotti giocavano un ruolo fondamentale per l'equilibrio della bilancia dei pagamenti fra il nord e il sud dell'Europa¹³¹.

Diversa, invece, era la situazione nel declinante commercio di esportazione della lana, dove gli Inglesi, grazie alla politica protezionistica dello Staple di Calais, gestivano ormai ben l'80% delle spedizioni di circa 8.000 sacchi all'anno, mentre gli Italiani ne imbarcavano 1.000 a proprio nome e altri 600 come fattori di mercanti inglesi¹³². Ma la quota media genovese di

¹³¹ E.M. CARUS-WILSON e O. COLEMAN, *England's Export Trade* cit., pp. 138-39; H.L. GRAY, *England Foreign Trade* cit., p. 13; J. HEERS, *Gênes* cit., pp. 457-459. Panni valutati 3.593 sterline furono imbarcati da mercanti genovesi sulle flotte di galere fiorentine che approdarono a Southampton nel 1438-39, nel 1442-43, nel 1443-44 e nel 1447-48; E.B. FRYDE, *The English Cloth Industry* cit., pp. 354-356.

¹³² H.L. GRAY, *England Foreign Trade* cit., p. 12. La pratica dell'esportazione di lana da parte di "fattori" stranieri ma a nome di Inglesi si diffuse nel secondo Quattrocento. Nel 1460 387 sacchi furono imbarcati sulla caracca di Nicolò Spinola a nome dello stesso Enrico VI e di Margaret, duchessa di Shropshire, da parte di Angelo Aldobrandi fiorentino e Giovanni de

330 sacchi non superava il 43% delle esportazioni di Southampton (come appare nell'ultima colonna della tabella sottostante), a fronte del quasi 80% di fine Trecento. Il loro ridimensionamento era andato a favore dei Fiorentini, che finalmente potevano assicurare direttamente le forniture per la propria industria tessile e imbarcavano in media 570 sacchi di lana all'anno¹³³.

1426-27 (PRO, E122/184/3, <i>file</i> 3)	sacchi 100, <i>cloves</i> 24 ½	(43,2%)
1433-34 (PRO, E122/141/22)	sacchi 130, <i>cloves</i> 23 ½	(25%)
1442-43 (PRO, E122/141/25)	sacchi 136, <i>cloves</i> 45 ½	(18,6%)
1443-44 (PRO, E122/140/62)	sacchi 564 ½, <i>cloves</i> 12 ½	(45,1%)
1447-48 (PRO, E122/141/29)	sacchi 595 ½, <i>cloves</i> 20 ½	(52,3%)
1448-49 (PRO, E122/141/31)	sacchi 281, <i>cloves</i> 50 ½	(36,7%)
1459-60 (PRO, E122/141/38)	sacchi 494, <i>cloves</i> 4	(77,2%)

* * *

Attorno alla metà del Quattrocento, seppure con qualche ombra, il commercio marittimo genovese in Inghilterra sembrava vivere il suo apogeo. Eppure, sulla vasta scena internazionale, andava maturando una serie di eventi che avrebbero profondamente modificato e poi sovvertito il tessuto mercantile nell'Atlantico del nord. Da un lato l'espansione catalano-aragonesa nel

Ponte veneziano; che poi fossero questi ultimi i veri proprietari del carico è dimostrato dal fatto che le relative tariffe doganali riportate nei registri portuali erano quelle applicate agli stranieri. PRO, E122/141/38, rot. 5 v..

¹³³ Le esportazioni fiorentine furono di 513 sacchi nel 1426, 641 ½ nel 1438-39, 778 ½ nel 1442-43, 694 ½ nel 1443-44, 340 ½ nel 1447-48, 580 nel 1455-56 e 453 ½ nel 1459-60; M.E. MALLETT, *The Florentine Galleys* cit., pp. 137-140. La ricchezza e il maggior dettaglio delle fonti quattrocentesche permettono di identificare nei carichi delle caracche genovesi (seppure in quantità assai modeste) sacchi di *pelles lanute*, cioè pelli di pecore con il loro vello, raccolte dopo le macellazioni dell'11 novembre, giorno di San Martino. Esse erano computate dai doganieri nell'equivalente fiscale di 240 pelli per un sacco e comprendevano le *shorlynge* o *shorlys* («shorlings», pelli di animali tosati da poco; SCRO, SC5/4/10, cc. 5 v., 48 v.), le *mesen* («mesantes», pelli di agnelli malati o danneggiate; PRO, E122/184/3, *file* 3, c. 22 r.-v.) e le *lokis* («locks», quelle di più basso prezzo che, dopo la rimozione del vello, conservavano solo la lana più corta delle zampe e del ventre; E122/143/1, cc. 22 v.-23 r.); E.E. POWER, *The Wool Trade in the Fifteenth Century* cit., p. 51. Venivano imbarcati anche i *flokkes* («flocks», cascame di lana; SC5/4/2, c. 41 r.; E122/140/62, c. 45 r.) e i *thromes* («thrums», frange di scarto della filatura, fili dell'ordito non tessuti e rimasti attaccati al telaio quando la trama veniva tagliata; E122/140/62, c. 45 r.)

Tirreno aveva gravemente indebolito le posizioni genovesi a Napoli e in Sicilia, due mercati importanti sulla rotta di Ponente, mentre la conquista turca in Asia Minore aveva raggiunto nel 1455 la costa della Troade e le due Focee, tagliando gli approvvigionamenti genovesi di allume e cancellando quindi un prodotto vitale per l'area anglo-fiamminga¹³⁴. Dall'altra parte, in Inghilterra, i movimenti xenofobi avevano ripreso vigore, minacciando la sicurezza dei mercanti italiani contro i quali erano principalmente diretti. L'ostilità "terzomondista" della popolazione locale nei confronti dei ricchi Italiani "globalizzatori" protetti dalla Corona era antica ed era stata a lungo latente, ma ora veniva rinfocolata dalla generale frustrazione conseguente ai rovesci militari in Francia che preludevano alla sconfitta finale nella Guerra dei Cent'Anni, veniva accentuata da una severa deflazione dovuta a scarsità di moneta circolante e crollo della domanda interna, veniva favorita dalla crescente debolezza del governo regio impegnato nella montante guerra civile fra Lancaster e York, la Guerra della Due Rose. Questo clima popolare si andava connotando di crescente nazionalismo economico per l'azione dei mercanti inglesi (e londinesi in particolare), che rinnovavano con maggior forza le loro richieste per una politica di più aggressiva penetrazione nel Mediterraneo. Londra e Bristol erano i due centri in cui le rivendicazioni anti-italiane e le spinte protezionistiche erano più irruente. Attorno al 1450 anche a Southampton, sino ad allora privilegiata isola di tolleranza per i nostri mercanti, si affermò un gruppo dirigente ostile ai loro privilegi e alla loro stessa presenza in città, che ne aveva fatto il porto forse più prospero dell'Inghilterra di quegli anni, ma anche il più fragilmente dipendente dalla loro esclusiva attività¹³⁵.

¹³⁴ 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. 291-295; R.S. LOPEZ, *Storia delle colonie genovesi* cit., p. 318.

¹³⁵ L'argomento è assai complesso, anche se altrettanto affascinante, e ci riserviamo di affrontarlo in futuro. Per alcuni spunti interpretativi v. E. MILLER, *La politica economica dei governi: Francia e Inghilterra*, in *Le città e la politica economica nel Medioevo*, «Storia Economica Cambridge», 3, Torino 197 (ed. orig. Cambridge 1965), pp. 384-segg.; R. FLELNEY, *London and Foreign Merchants in the Reign of Henry VI*, in «English Historical Review», XXV (1910), pp. 644-655; A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 139-140, 162-167, 169-178, 185-186; E.F. JACOB, *The Fifteenth Century* cit., p. 353; J.A.F. THOMSON, *The transformation of Medieval England* cit., pp. 51-52; E.B. FRYDE, *Italian Maritime Trade* cit., pp. 316-317; J.L. BOLTON, *The Medieval English Economy* cit., pp. 311, 314; H.A. MISKIMIN, *The Economy of Early Renaissance Europe, 1330-1460*, Englewood Cliffs, N.J., 1969, pp. 148-151; R.H. BRITNELL, *The Commercialisation of English Society, 1000-1500*, Manchester e New York 1996, pp. 181-183.

Come si ricorderà, il trattato del 1421 sanciva reciproca libertà di navigazione e commercio per i Genovesi in Inghilterra e per gli Inglesi nel Mediterraneo. Ma la sua attuazione dipendeva dai rapporti di forza sul campo: e allora, come scrisse Eleanora Carus-Wilson, «il Mediterraneo era un lago chiuso, dove si potevano tendere trappole per gli intrusi a Gibilterra, a Malta o altrove ... Ed i mercanti di Venezia e di Genova ancora vi regnavano sovrani agli inizi del Quattrocento»¹³⁶.

La certezza del diritto era dunque ancora lontana per cui, quando sul finire del 1446 il mercante di Bristol Robert Sturmy caricò stagno e lana sulla sua nave “Cog Anne” per raggiungere il Mediterraneo, lo fece sotto la prudente copertura di un trasporto di 160 pellegrini per la Terrasanta. La nave sbarcò le sue merci a Pisa per i mercanti Fiorentini (non a Genova né a Venezia, si noti) e raggiunse Giaffa. Non si sa se qui essa abbia imbarcato le tanto agognate spezie, perché sulla via del ritorno il destino risolse ogni possibile contenzioso: la notte del 23 dicembre 1447, al largo dell’isola di Modone nel Peloponneso, la nave fu scaraventata dalla tempesta contro gli scogli e si spezzò in due, provocando la morte di tutti i trentasette uomini dell’equipaggio¹³⁷.

Ma Sturmy non si perse d’animo e perseverò nel suo sogno che una nave inglese andasse a procurarsi le spezie nel Levante. Dieci anni dopo, l’8 febbraio 1457, egli ottenne un salvacondotto regio per esportare 500 *tonnes* di stagno, 300 sacchi di lana e 6.000 panni (per un valore complessivo di circa 30.000 sterline), da imbarcare sulla sua nave “Katharine”, di cui avrebbe preso personalmente il comando, e su due altre caravelle. Il 27 giugno il *burgeys and marchant of Bristowe* fece testamento, affidando la sua anima alla benevolenza celeste, e poco dopo salpò con la sua flottiglia¹³⁸. Senza ostacoli entrò nel Mediterraneo, raggiunse il Levante e caricò pepe e altre spezie. Ma a questo punto «the fame ranne upon hym», correva la fama su di lui, come scrisse agli inizi del Cinquecento il cronista Robert Fabyan, e il suo destino era ormai segnato¹³⁹. Nella primavera/estate del 1458, al largo di

¹³⁶ E.M. CARUS-WILSON, *The Overseas Trade of Bristol*, in *Studies in English Trade* cit., pp. 224-225.

¹³⁷ *Ibidem*, pp. 225-226.

¹³⁸ *The Overseas Trade of Bristol in the Later Middle Ages*, a cura di E.M. CARUS-WILSON, «Bristol Record Society Publications», 7 (1937), docc. 129-130.

¹³⁹ R. FABYAN, *The New Chronicles of England and France*, a cura di H. ELLIS, London 1811, p. 633.

Malta, le navi degli “intrusi” furono intercettate dalla caracca del genovese Giuliano Gattilusio e due di esse (fra cui la “Katharine”) furono saccheggiate e distrutte. Di Sturmy non si seppe più nulla, se non che il suo testamento fu validato il 12 dicembre 1458¹⁴⁰.

Quando la notizia giunse in Inghilterra, in un clima già surriscaldato da una recente sommossa popolare anti-italiana che aveva scosso Londra, l'indignazione dei mercanti locali fu veemente. La gravità dell'episodio si associava infatti alla molteplicità degli interessi colpiti, giacché la spedizione di Sturmy era stata finanziata non solo dai mercanti di Bristol, ma anche da quelli di Londra e forse di Southampton¹⁴¹. Quella “opinione pubblica” il cui appoggio era mancato nella crisi del 1412 era ora scesa in campo con vigorosa compattezza. Sottoposto a forti pressioni, anche se forse a malincuore, l'imbelle Enrico VI fu dunque costretto ad agire proclamando la rappresaglia. Ma contro chi? Alcuni studiosi, anche inglesi, ritengono che dietro l'attacco si trovasse la Francia, cui il Comune genovese stava di nuovo cedendo la propria sovranità. Heers ha dimostrato che Gattilusio (peraltro noto per le sue attività piratesche) si trovava sicuramente in città nel maggio 1458, pochi giorni prima che vi giungesse Giovanni di Calabria, futuro governatore regio della Liguria¹⁴². I Genovesi, per parte loro, tentarono di scindere le loro responsabilità da quelle dell'aggressore. Benché la loro splendida casa di famiglia trecentesca si erga tuttora all'imbocco di piazza Fossatello, i Gattilusio erano da cent'anni signori di Mitilene e a *Iulianus Gattiluxius*, *Grechus*, la *massaria* genovese di Londra intestava prudentemente il registro contabile dei risarcimenti¹⁴³.

Ma il re Enrico, memore dello scacco del suo predecessore, doveva seguire una via che garantisse gli indennizzi ai suoi mercanti furibondi, senza curarsi troppo della correttezza giuridica. E allora, come scrive Fryde, « era del tutto ingiustificato accusare i compatrioti di Gattilusio del suo atto pi-

¹⁴⁰ E.M. CARUS-WILSON, *The Overseas Trade* cit., in *Studies* cit., pp. 227-229.

¹⁴¹ In una successiva petizione di indennizzo si parlava infatti dei « divers men of Bristol, London and other, in satisfaction of their grete losse which thei had and susteyned by the Janueys »; PRO, C1/33/11; A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp.174-175.

¹⁴² E.M. CARUS-WILSON, *The Overseas Trade* cit., p. 229; J. HEERS, *Les Gènois en Angleterre. La crise de 1458-1466*, in *Studi in onore di Armando Saporì*, 2, Milano 1957, p. 811.

¹⁴³ ASG, AC n. 784, c. 1 v.

ratesco, ma il governo inglese lo usò come pretesto per catturare tutti i Genovesi in Inghilterra e confiscare le loro merci»¹⁴⁴. Il 23 agosto 1458 fu ordinato al sindaco di Londra e a dieci suoi ufficiali di entrare nelle case, magazzini e cantine dei Genovesi e sequestrare le loro merci, dopodiché i mercanti furono tutti rinchiusi nella prigione di Fleet¹⁴⁵. Iniziative analoghe furono intraprese a Southampton, dove il 16 settembre Corrado e Benedetto Spinola, *in tantis angustiis et tribolacionibus*, scrivevano al loro congiunto Antonio, «essendo nostri mercatores omnes in carcere ... et essendo navis arestata parte serenissimi domini Regis»¹⁴⁶.

Anche questa volta fu richiesto un risarcimento (in questo caso si potrebbe parlare di riscatto), realisticamente fissato in 6.000 sterline. Ci volle tutta l'esperienza finanziaria dei Genovesi per superare l'improvviso disastro. Essi dovettero vendere in fretta e nelle condizioni peggiori le loro mercanzie, richiedere prestiti svantaggiosi, procurarsi denaro con lettere di cambio a favore dei loro concittadini a Bruges.

Parallelamente iniziarono le trattative e il 9 novembre 1458 Giovanni Serra, dottore in legge, giunse in Inghilterra con un seguito di trenta persone *ex certis causis* e ottenne uno speciale salvacondotto. Nell'aprile dell'anno seguente i Genovesi erano ancora detenuti, ma il 25 luglio il tesoriere regio fu incaricato di consegnare a William Canynges, sindaco di Bristol, e ad altri le 6.000 sterline ormai raccolte per distribuirle fra i mercanti danneggiati¹⁴⁷.

¹⁴⁴ E.B. FRYDE, *The English Cloth Industry* cit., p. 355.

¹⁴⁵ CPR, Henry VI, 1452-61, p. 444.

¹⁴⁶ Nella lettera gli scriventi invitavano Antonio a non tentare di fuggire con la sua nave, perché in quel caso essa o sarebbe stata bandita o sarebbe stata catturata come preda della rappresaglia: «laudo velitis revertere ad locum vestrum sine amplius delatare, ... quia opus est obediatis mandata serenissimi domini Regis, in manibus cuius negocia nostra consistunt. Nam non volendo observare arestum suum faciatis rationem quod navis umquam hic venire poterit et si esset capta foret esse de bona guerra.» Si può naturalmente immaginare che la lettera fosse stata scritta su pressione delle autorità locali, e non esprimesse quindi le libere opinioni degli scriventi; inoltre, il fatto che essa sia rimasta negli Archivi di Southampton dimostra che probabilmente non fu mai recapitata. *Letters of the Fifteenth and Sixteenth Centuries from the Archives of Southampton*, a cura di R.C. ANDERSON, «Southampton Record Society», 7, Southampton 1921, pp. 14-15. Una caracca di Pietro Spinola, giunta in porto il 28 agosto, risulta esserne ripartita con un carico di panni e stagno il 12 settembre; SCRO, SC5/4/11, cc. 45 v.-46 r.

¹⁴⁷ *Fœdera, Conventiones* cit., XI, London 1727, pp. 418-419; CPR, Henry VI, 1452-61, p. 517.

Il 17 novembre la caracca di Antonio Doria arrivò a Southampton con merci di origine fiamminga. Nel frattempo altre quattro imbarcazioni (tre genovesi e una savonese) erano salpate dalla Liguria e avevano probabilmente navigato di conserva sino alla Galizia, dove si separarono. Due si diressero infatti a caricare 36 *tonnes* di ferro in Biscaglia e giunsero a Southampton il 9 febbraio 1460, trentotto giorni dopo le compagne di viaggio. In totale, nell'anno fiscale 1459-60, nove caracche genovesi entrarono nel porto dell'Hampshire¹⁴⁸. Le loro stive contenevano soprattutto guado (ben 12.337 balle), ma non mancavano oltre 200 balle di allume (sia di rocca che di Focea) – segno evidente che nei magazzini genovesi vi erano ancora scorte abbondanti, anche a causa del periodo di forzata sospensione dei viaggi verso il nord-ovest europeo. Assai modesti erano i prodotti orientali, a parte 200 libbre di *coton de Turkey*, mentre primeggiavano quelli spagnoli: circa 500 balle di datteri e 42 di mandorle, 90 *dolia* di vino, circa 600 libbre di zucchero.

Il cinismo della Corona aveva dunque avuto la meglio e i Genovesi erano stati costretti a pagare, pur di non rinunciare ad un commercio così redditizio. Al momento della chiusura contabile per il suo trasferimento nella capitale ligure, il *Liber partimentorum* della *massaria* genovese a Londra redatto in occasione della crisi riportava un passivo di 10.970 sterline, pari a 59.850 ducati. Di queste 6.071 erano intestate *pro serenissimo domino rege Henrico*, e costituivano quindi il risarcimento per i mercanti inglesi; le altre erano le spese *facte in Londone pro liberatione omnium Ianuensium* quando essi si trovavano nella prigione di Fleet (*tempore quo erant carcerati in Flictu*)¹⁴⁹. Si noti che le circa 8.000 sterline prese a prestito erano state fornite per il 72% da Inglesi e per il resto dai Genovesi di Bruges: ci si era cioè ben guardati dal rivolgersi ad altri Italiani¹⁵⁰. L'ufficio di San Giorgio, cui come di consueto era stata affidata la gestione dello spinoso problema, per finanziare il rimborso dei debiti dovette così imporre una soprattassa doganale (*drictus Anglie*) del 3,5% sulle esportazioni genovesi in Inghilterra e dell'1% sulle

¹⁴⁸ PRO, E122/141/38; SCRO, SC5/4/14. Le notizie seguenti riguardanti i carichi delle caracche genovesi sono state tratte da entrambi i registri, che presentano tuttavia discordanze abbastanza marcate. Per quanto riguarda il guado, ad esempio, il registro dell'Exchequer ne computò 8.491 balle e quello dei doganieri locali 11.689, cui ne andavano aggiunte 647 trasportate dal savonese Corrado da Cuneo, la cui caracca non fu registrata dai doganieri regi.

¹⁴⁹ ASG, AC n. 784, cc. 1 v., 2 v., 75 v.; J. HEERS, *Les Gènois en Angleterre* cit., p. 815.

¹⁵⁰ ASG, AC n. 784, cc. 4 v.-72 v.; n. 785 c. 143 v.; J. HEERS, *Les Gènois en Angleterre* cit., pp. 821-822.

importazioni dall'isola. Essa entrò in vigore il 2 febbraio 1460, giorno d'inizio dell'anno finanziario genovese, e fu riscossa sino al 1470, quando gli ultimi creditori furono rimborsati. Ci vollero dunque dodici anni perché l'affare Sturmy potesse dirsi definitivamente chiuso.

4. I rapporti con le Fiandre

Nel febbraio 1425, secondo il tenore di tre *apodixie* redatte da scribi genovesi, 2.500 cantari di allume di rocca e 1.388 di allume minuto furono trasferiti nel porto di Southampton dalle caracche di Francesco Spinola e di Gabriele Doria a quella di Galeotto Pinelli diretta nelle Fiandre, *pro Frandris*. La stessa sorte toccò alle 36 balle sbarcate nel 1430 da Andrea Spinola dalla caracca di Simone Cattaneo, insieme con zucchero, mandorle, guado e olio, *pour aler en Flandres*, e alle 92 botti di allume rosso trasferite nel 1460 dal battello di John Williams alla caracca di Pietro Spinola *versus Flandream*¹⁵¹.

Le prove di simili trasbordi avvalorano l'ipotesi di Heers, secondo il quale erano Sluis e Bruges – e non i porti inglesi – i centri di ingresso e di redistribuzione dell'allume nell'intero nord-ovest europeo¹⁵². Ciò sembrerebbe confermato da altre spedizioni genovesi su battelli locali con la stessa destinazione – e, viceversa, dalla non infrequente presenza di allume “di ritorno” a bordo di imbarcazioni inglesi giunte a Southampton con carichi fiamminghi e anche a bordo di caracche genovesi o di galere veneziane reduci dalle Fiandre¹⁵³.

¹⁵¹ PRO, E122/184/3, *file* 5, nn. 30-31, 35; SCRO, SC5/4/1b, c. 72v; SC5/4/14, c. 47r. Le tre *apodixie* sono trascritte da A. NICOLINI, *Apodixie di scribi genovesi* cit., pp. 691-693.

¹⁵² J. HEERS, *Gènes* cit., pp. 412-413. La tesi è di M.L. HEERS, *Les Génois et le commerce de l'alun à la fin du Moyen Age*, in « *Revue d'histoire économique et sociale* », XXXII (1954), pp. 34-35, 48-49, secondo la quale le società genovesi create per lo sfruttamento dell'allume di Focea (nel 1416 e nel 1449) avevano entrambe rappresentanti a Bruges, e cioè la famiglia Lomellini e Visconte Giustiniani. Un documento fiammingo datato 25 agosto 1456, tuttavia, parla di una disputa fra Giovanni di Paolo, *marchant de Jennes*, e il suo connazionale Battista de Marinis « à cause de certain alume dont le dit Baptiste de Marinis en a esté et est gouverneur »; Stadsarchief Van Brugge, Civile Sententiën Vierschaar, n. 157/4, c. 146 r.

¹⁵³ Sui trasferimenti di allume a bordo di battelli inglesi v. A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 110-111. Sugli sbarchi a Southampton da parte di imbarcazioni inglesi provenienti dalle Fiandre v. E122/184/3, *file* 5, nn. 6, 14, 15, 46, 52; E122/184/3, *file* 3, c. 2 r. Sugli sbarchi da parte di Genovesi e Veneziani v. PRO, E122/141/35, c. 1 v.; SCRO, SC5/4/5, cc. 74 v., 77 r.; SC5/4/6, c. 40 r.; SC5/4/10, cc. 7 v., 8 r.

Le *apodixie* genovesi del febbraio 1425 dimostrano dunque che parte dell'allume transitato nei porti inglesi era destinato alle Fiandre – ma dimostrano anche (fatto ancora più importante) che non tutte le imbarcazioni genovesi che avevano raggiunto l'Inghilterra proseguivano necessariamente il loro viaggio. Una dichiarazione resa ai doganieri da Andrea Spinola nel 1436 (*et il dit que il les fera passer en Flandres*), riferita a trenta casse di zucchero sulle 230 sbarcate a Southampton da quattro caracche genovesi e *qui sunt encore à vendre*, sembra indicare che anche in quel caso le imbarcazioni in questione fossero giunte al loro capolinea¹⁵⁴. Vedremo anzi fra breve come, basandosi sulle fonti inglesi, le prove che la navigazione genovese si concludesse nelle Fiandre sembrano rappresentare in definitiva più l'eccezione che la regola.

Le due considerazioni suggerite dalle *apodixie*, apparentemente contraddittorie, sono in realtà le facce speculari di un solo problema, e cioè l'eccessiva semplificazione del commercio genovese in Occidente quale risulta dalla lettura delle fonti domestiche. Fossero contratti, noli od assicurazioni, vuoi per completezza, vuoi per riservatezza commerciale, vuoi per carenze di previsione, i documenti genovesi tendevano a privilegiare il capolinea geografico della rotta, e quindi a sopravvalutarne la componente fiamminga. Questa sopravvalutazione ha finito naturalmente per condizionare la storiografia che a tali documenti ha attinto – in pratica tutta la nostra storiografia. In una brillante disamina della raccolta degli studiosi belgi, la Chiappa Mauri affermava ad esempio che « la frutta ... sembra quasi esclusivamente esportata nelle Fiandre »¹⁵⁵. Ma avrebbe confermato questa affermazione, se avesse visionato i registri portuali inglesi? Analogamente, è stato rimarcato da molti che Bruges era un grande centro di consumo del vino mediterraneo. Ebbene, grazie agli « Enrolled Accounts » sappiamo con precisione quanti *dolia* di vino venivano sbarcati ogni anno a Southampton, Sandwich e Londra – ma quanto vino raggiungesse le Fiandre resta sconosciuto.

Occorre infatti tener presente una volta per tutte che, a fronte dei monumentali « Enrolled Accounts » e dei mutilati ma pur sempre ponderosi « Particular Accounts » e « Port Books », né Bruges né i suoi porti satelliti hanno conservato alcun registro doganale. Le scarse notizie sul commercio marittimo vanno ricercate con pazienza negli atti giudiziari degli scabini di

¹⁵⁴ SCRO, SC5/4/3, c. 26 v.

¹⁵⁵ M.L. CHIAPPA MAURI, *Il commercio occidentale* cit., p. 609.

Bruges e dei baglivi dell'acqua di Sluis, che ne recano soltanto testimonianze indirette. Non sappiamo dunque quali fossero i carichi delle navi mediterranee destinati al mercato fiammingo, né quelli che venivano trasportati al ritorno. Gli stessi contemporanei erano cauti sull'argomento. L'Autore della già ricordata «Pratica di Mercatura» trecentesca, parlando della navigazione genovese nelle Fiandre, scriveva: «portano alume e cotone ... tornano chol sale e con alquono nolo di Sobilia e da Malicha, o vote»¹⁵⁶. Andrebbe dunque definitivamente accolta e condivisa la lapidaria osservazione di Heers, secondo cui «il ruolo internazionale di Bruges è molto difficile da precisare, dal momento che si ignora tutto sulle transazioni che vi effettuavano i mercanti italiani»¹⁵⁷.

Ciò non significa naturalmente che tale ruolo fosse insignificante. Ma certo la crisi dell'industria tessile fiamminga e la contemporanea spettacolare espansione di quella inglese, nell'ultimo terzo del Trecento, avevano profondamente modificato le gerarchie dei mercati¹⁵⁸. Mentre Bruges si convertiva gradualmente da polo economico a polo finanziario (favorendo forse, con questa trasformazione, la permanenza di assetti organizzativi preesistenti, come quello legato alla raccolta dell'allume), l'intera regione aveva mantenuto i connotati di un ricco centro di consumi ma aveva perso la sua capacità produttiva – almeno nell'ottica del commercio internazionale. Essa andava accumulando un pesante debito nei confronti del sud, mentre le navi mediterranee ne tornavano ormai con le stive vuote o semivuote. Fra Tre e Quattrocento, come giustamente ha osservato de Roover, il loro viaggio di ritorno cominciava in realtà nei porti inglesi, dove era possibile caricare le merci in grado di equilibrare le loro importazioni¹⁵⁹.

* * *

Ma come far accettare ai Genovesi l'idea di stive vuote? Navigando nel mare del Nord, le loro imbarcazioni entravano nell'area commerciale anglo-

¹⁵⁶ La «Pratica di Mercatura» cit., p. 73.

¹⁵⁷ J. HEERS, *Gênes* cit., p. 412.

¹⁵⁸ J.L. BOLTON, *The Medieval English Economy* cit., pp. 311-312.

¹⁵⁹ R. DE ROOVER, *La balance commerciale entre les Pays-Bas et l'Italie au quinzième siècle*, in «Revue Belge de Philologie et d'Histoire», XXXVII (1959), pp. 374-386; M.E. MALLETT, *The Florentine Galleys* cit., pp. 137-138. Heers (*Gênes* cit., p. 457) nota che sui registri dei *Caratorum Veterum* è Southampton il porto di partenza dei viaggi genovesi verso sud.

fiammingo-anseatica, la più attiva dell'Europa settentrionale, ed era naturale che vi venissero coinvolte. Sbarcate a Sluis od a Middelburg tutte le residue merci mediterranee, e in attesa di effettuare in Inghilterra il carico di ritorno, partecipare a questo commercio significava allora riempire almeno in parte le stive vuote e incassare noli supplementari a prezzi di concorrenza. L'aumentata offerta di trasporti determinata dalla disponibilità delle grandi imbarcazioni italiane, infatti, non poteva non aver causato una diminuzione delle tariffe – e inoltre l'affidabilità e il prestigio dei vettori erano un sicuro elemento di richiamo per il mercato¹⁶⁰.

In mancanza di documenti fiamminghi, le prove di questa partecipazione sono solo indirette. In primo luogo, quando i registri portuali inglesi menzionavano una caracca genovese in partenza (od anche solo in arrivo) e la censivano di nuovo in arrivo dopo tre-quattro mesi, con ogni probabilità essa era reduce dalle Fiandre¹⁶¹. In più, in quest'occasione essa sbarcava nei porti inglesi un carico con una tipologia merceologica ben definita, che si può ragionevolmente riconoscere come di origine fiamminga. In secondo luogo, quindi, anche in mancanza di riscontri cronologici per discontinuità o lacunosità delle fonti, di solito il carico sbarcato in Inghilterra basta da solo a rivelare la sua provenienza. Esistono infatti, come ora vedremo, alcune "merci marcatrici" sicuramente caricate nelle Fiandre¹⁶², così come già sappiamo che la presenza di allume indica una partenza da Chio e quella di guado o di frutta e grana indicano partenze o scali rispettivamente liguri o spagnoli.

Attraverso questi due tipi di ricerca (entrambi, come si diceva, indiretti) sono state identificate una trentina di imbarcazioni genovesi che, di ritorno dalle Fiandre, trasportarono prodotti per il mercato inglese¹⁶³. Un numero

¹⁶⁰ F. MELIS, *La diffusione nel Mediterraneo occidentale dei panni di Wervicq e delle altre città della Lys attorno al 1400*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, Milano 1962, III, pp. 233-236.

¹⁶¹ Ad esempio: caracca di Simone Cattaneo (1426, febbraio - maggio; PRO, E122/184/3, file 3, cc. 11 r, 16 v.), di Giovanni Tommaso di Negro (1434, luglio - settembre; E122/141/22, rot. 4 v., rot. 12 v.), di Bartolomeo Serrato savonese (ottobre 1439 - gennaio 1440; SCRO, SC5/4/5, cc. 57 v., 64 r.), di Sebastiano Lomellini (1443, giugno - dicembre; E122/141/25, c. 33 v.; E122/140/62, c.10 r.), di Pietro Embrono (1443, aprile - luglio; E122/140/62, cc. 44 r., 53 v.).

¹⁶² D.B. QUINN, *The Port Books* cit., 2, pp. XII-XIII.

¹⁶³ Un caso aggiuntivo e particolare sembra essere rappresentato dalla *navis* di Francesco Fornari, che nel luglio 1444 attraccò a Southampton trasportando 3.920 libbre di corda e 20 *alnes* di canovaccio, ripartendo poco dopo con due *panni curti* bianchi e un barello di pece; PRO, E122/140/62, c. 54 r.-v. Il fatto che i doganieri, notoriamente precisi al riguardo, abbiano

certo modesto, raffrontato alle 267 imbarcazioni genovesi reperite complessivamente nei soli registri portuali inglesi (senza contare almeno altre 79 citate nei rotoli della cancelleria), e non anteriore al 1372 – con una totale esclusione quindi del periodo delle galere, certo penalizzate dalla scarsità delle fonti¹⁶⁴. Un numero anche che deve ulteriormente far riflettere, considerando la quantità di destinazioni *ad partes Flandrie* contenute nei documenti nostrani. D'altra parte, anche se molto probabilmente in percentuale assai minore, non si può negare che sia anche vero il contrario. Sono già state citate infatti le prove documentarie di alcuni viaggi da e per le Fiandre, soprattutto nei periodi di crisi delle relazioni anglo-genovesi, che non sembra contemplassero scali sull'isola.

In acque remote, dunque, i duttili e pragmatici Genovesi si erano posti in concorrenza con le flottiglie di vascelli zelandesi, olandesi e inglesi, dedicandosi ad un commercio marittimo poco conosciuto se non ignorato dalla nostra storiografia, ma che era anch'esso parte integrante della loro navigazione nell'Atlantico del nord¹⁶⁵.

I frutti di questa attività sono bene esemplificati dal viaggio della caracca di Alessandro Grillo. Giunta a Southampton il 3 ottobre 1450 ed *exeunte in Flaunders* il 24 novembre, essa ritornò il 18 marzo con un carico il cui inventario doganale occupò da solo otto carte del libro portuale cittadino, prima di ripartire *versus Genewa* il 28 aprile¹⁶⁶. L'elenco delle merci sbarcate nel marzo 1451 è un campionario abbastanza esauriente delle molteplici esportazioni fiamminghe in Inghilterra ed è stato riassunto nella tabella 4. Invitiamo alla sua lettura per evitare inutili ripetizioni, mentre ci limiteremo qui ad integrarla con altri carichi genovesi (oltre a quelli già riportati nelle tabelle 2 e 3). È comunque da sottolineare come essa rispecchi una vasta area economica estesa non solo ai Paesi Bassi meridionali (l'attuale Belgio e parte della Francia del nord) e a quelli settentrionali (l'attuale Olanda) ma

qualificato *navis* e non *carraca* la sua imbarcazione, e la stessa esiguità del suo carico, fanno pensare che Francesco fosse al comando di una navetta locale che trafficava con i Paesi Bassi.

¹⁶⁴ Con l'unica probabile eccezione già ricordata (cfr. nota 21) di 3 balle di *naperie* (tovaglioli, probabilmente di lino) sbarcati a Londra nel 1307-27 dalla galera di Ugolino Doria; PRO, E122/69/15, membr. 3.

¹⁶⁵ Esso era stato però riconosciuto e descritto da una studiosa ben documentata come la Ruddock, *Italian Merchants* cit., pp. 77-79.

¹⁶⁶ SCRO, SC5/4/7, cc. 49 r.-v., 55 v., 59 r., 73 r., 77 r.-79 v., 89 r.-90 v., 103 v., 111 r.-114 r.

anche a tutto il grande spazio anseatico, dalla Renania alle coste prussiane del Baltico e oltre, sino alle foreste russe. Ai mari scozzesi e scandinavi, infine, rimandano i prodotti della pesca, appannaggio della marineria olandese¹⁶⁷.

Nel complesso, la principale “merce marcatrice” era la robbia o garanza (*madyr*), coltivata in Zelanda e in Vestfalia, da cui si ricavava un colorante rosso di largo impiego nell’industria tessile e che era presente a bordo del 90% delle imbarcazioni genovesi provenienti dalle Fiandre. Seguivano il sapone nero (nel 45% delle imbarcazioni), usato per sgrassare la lana prima della filatura, e la tela di lino (42% delle imbarcazioni), *tella lini Flandre e de Honlandia*, per la quale la regione vantava un antico primato. Le navi genovesi trasportavano anche alimentari come cipolle, pollame e birra, una serie di manufatti che andavano dai cappelli di feltro (*felt hattes*) alle corde e dalle pietre per pavimentazione (*pavyngstonis*) e dal fil di ferro ai mattoni (*brike*, molto importanti nella storia dell’architettura locale di quel periodo) e ad oggetti come forbici per tosatori di pecore (*schermans skerys*), lanterne, specchi e una varietà di mercerie metalliche e non comprese sotto il nome di *haberdashis*¹⁶⁸. Non mancavano i tessuti di lusso usciti dalle botteghe di Arras, Tournai o Bruxelles: broccati, arazzi e panni leggeri di lino, testimonianza dell’aumentato benessere della classe medio-alta inglese¹⁶⁹.

Un capitolo a parte era rappresentato dalle merci provenienti dalle regioni anseatiche: fustagni dalla Germania meridionale e prodotti forestali dalla Prussia, cioè pece, bitume, licheni da cui si ricavava un colorante blu (*cork* o *lytmoze*) e soprattutto legname da costruzione, edile (assi o *splynters*) o navale

¹⁶⁷ L.F. SALZMAN, *English Trade* cit., pp. 359-360; M.M. POSTAN, *The Economical and Political Relations* cit., p. 139.

¹⁶⁸ Sulle merci fiamminghe esportate in Inghilterra v. A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., p. 79; L.F. SALZMAN, *English Trade* cit., pp. 359-361; E.F. JACOB, *The Fifteenth Century* cit., p. 356; R.A. PELHAM, *Medieval foreign trade: Eastern Ports*, in *An Historical Geography of England before A.D. 1800*, a cura di H.C. DARBY, Cambridge 1936, p. 329. Sulla produzione dei mattoni e sul loro uso nell’architettura inglese quattrocentesca v. P.J. DRURY, *The Production of Brick and Tile in Medieval England*, in *Medieval Industry*, a cura di D.W. CROSSEY, «The Council for British Archaeology», Research Report n. 40 (1981), pp. 126-129; L.F. SALZMAN, *Building in England down to 1540*, Oxford 1952, pp. 140-145.

¹⁶⁹ Si trattava di *bawdekyne* (PRO, E122/141/25, c. 31 v.), di *bokerani* e di *cooperlette parve de tapestrie* o *lettes tapestre* (E122/141/31, c. 13 r.; SCRO, SC5/4/6, c. 26 v.). Nel 1415-16, in un registro doganale di Sandwich, veniva citato tuttavia un carico di *baldekene brochid cum auro de Coloyne*; E122/127/8, c. 5 r.

(plance di quercia o *waynscott* e alberature navali o *mastes*) e oggetti di legno come gli armadi (*cupbordes*). Non meno importanti, infine, erano le merci che gli Anseatici ricevevano dalle foreste russe: pellicce di faina, di lontra (*otere*), di puzzola (*fechevy*), di volpe e di diverse varietà di scoiattolo¹⁷⁰.

Tabella 4 - *Merci di provenienza fiamminga sbarcate dalla caracca di Alessandro Grillo a Southampton nel marzo 1451 (SCRO, SC5/4/7, cc. 55v., 73r., 111r.-114r.)*.

Prodotti della pesca	
aringhe salate	barelli 39, <i>last</i> 4 (87.000 pesci)
aringhe affumicate (<i>rode hering</i>)	<i>cadis</i> 14 (8.400 pesci)
salmoni	barelli 19
stoccafisso	sacco 1
Prodotti agricoli	
aglio	<i>bonches</i> 1.300 (32.500 teste)
cardi dei lanaioli (<i>tesilles</i>)	tini (<i>skyves</i>) 241 (120.500 pezzi)
fibra di canapa (<i>hempe</i>)	libbre 1.650, <i>bundell</i> 1
fibra di lino (<i>flax</i>)	libbre 25
guaderella (<i>wolde</i>)	<i>pontelles</i> 50
luppolo (<i>hoppis</i>)	libbre 900
olio di alloro (<i>oyle de bay</i>)	botti 5
robbia (<i>madyr</i>)	balle 78
semi di cipolla (<i>oynon sede</i>)	sacchi 2 + libbre 250

¹⁷⁰ *Graywerke* o *squyrell, grey, popellis, ryschys*; sulle differenze v. E.M. VEALE, *The English Fur Trade in the Later Middle Ages*, Oxford 1966, Glossario, *ad voces*. Nel 1444 la caracca di Pietro Embrono sbarcò un carico modesto, ma composto da sole pellicce; PRO, E122/140/62, c. 53v. Sulle merci anseatiche esportate in Inghilterra v. M.M. POSTAN, *The Economical and Political Relations* cit., pp. 139-141; L.F. SALZMAN, *English Trade* cit., pp. 362-363; T.H. LLOYD, *England and the German Hanse, 1157-1611*, Cambridge 1991, pp. 38-39. Per una discussione complessiva sulle esportazioni fiammingo-anseatiche verso Sandwich nel 1439-40 v. A. NICOLINI, *Navi liguri in Inghilterra* cit., pp. 71-83.

Prodotti manifatturieri (tessili, metallurgici ed altri)

canovaccio	<i>alnes</i> 200
cappelli (<i>battes</i>)	dozzine 148
cappelli neri (<i>battes negre</i>)	sacco 1
fustagno di Bruxelles	pezze 3
tela di sacco	<i>alnes</i> 400
tessuti di arazzo (<i>bankeris</i>)	dozzine 87
tessuti di lino (<i>costhynclithe</i>)	dozzine 12
alari o supporti per spiedi (<i>cowordis</i>)	4
batteria da cucina (<i>baterware</i>)	libbre 300
chioderia (<i>lathenayle</i>)	barelli 5
piatto da portata (<i>patella magna prandi</i>)	pezzo 1
puntine per tendere i panni (<i>poyntis</i>)	<i>gros</i> 21 (dozzine 504)
speroni (<i>sporis</i>)	dozzine 16
cestini	dozzine 3
perle di legno	dozzine 2
polvere per tingere pelli d'agnello	tonelli 4
sapone	barelli 16 (libbre 4.480)
sapone nero (<i>sope negre</i>)	barelli 149 (libbre 41.720)
spazzole (<i>bruschis</i>)	150
vasi di terra	<i>warpes</i> 100
vetrerie	cestini 15, casse 3, sacco 1, barello 1
zoccoli (<i>patyuns</i>)	dozzine 16

Prodotti delle regioni anseatiche

acciaio (<i>stele</i>)	barello 1
argento in foglie	foglie 30
catrame (<i>tarre</i>)	barelli 43
ceneri (<i>woodeasches</i>)	barelli 36
cera	balla 1
ferro	4.800 libbre in lingotti (<i>endes</i>)
filo di Colonia (<i>Colen threde</i>)	dozzine 16
tavole di legno (<i>tabellis</i>)	dozzina 1
pelli di scoiattolo (<i>popellis</i>)	<i>furre</i> ½ (pelli 50)
vino del Reno	barelli 3

Per le equivalenze di alcune misure di capacità v. R.E. ZUPKO, *A Dictionary of English Weights* cit., ad voces; T.B. JAMES, *The Port Book of Southampton, 1509-10* cit., *Glossario, ad voces*; *The Ledger of John Smythe, 1538-1550*, cit., *Glossario, ad voces*.

I registri doganali inglesi ci rendono naturalmente conto delle merci fiamminghe sbarcate nell'isola, e non di quelle rimaste a bordo perché destinate a raggiungere il Mediterraneo. Una era probabilmente il lino, un'altra era certo la robbia, citata in alcuni documenti liguri e nell'unica testimonianza comprovante in modo diretto l'attracco di una caracca ligure nelle Fiandre, quella del savonese Bartolomeo Serrato. Salpata da Sandwich il 19 ottobre 1439, essa tornò a Southampton l'8 gennaio dell'anno seguente sbarcandovi fra l'altro 19 balle di robbia destinate a Robert Ayleward e a Gregorio Cattaneo; ma il 19 gennaio, a Sluis, ne erano state caricate 90 balle a nome di Marco Spinellini, fattore del Banco dei Medici a Bruges, e destinate quindi probabilmente all'industria tessile fiorentina¹⁷¹.

Heers ha rintracciato in alcuni documenti genovesi la presenza (oltre che di robbia) di telerie, fustagni, pellicce, ferro e acciaio, mercerie e oggetti metallici trasportati su navi genovesi dalle Fiandre sino alla Spagna od alla stessa Genova¹⁷². Si tratta tuttavia di indizi assai scarsi, per cui si può ritenere che in realtà ben poche merci fiamminghe e anseatiche fossero destinate a trascendere i limiti di un semplice commercio regionale per entrare a far parte di quello internazionale verso il sud. Sembra dunque sostanzialmente corrento l'assunto formulato da Jean van Houtte in suo articolo divenuto celebre, secondo il quale gli scambi fra mercanti del Nord e mercanti del Mediterraneo a Bruges erano forzatamente limitati, perché le due economie non erano « complementari »¹⁷³.

5. *Il declino (1461-1495)*

L'arrivo di nove imbarcazioni a Southampton nel 1459-60 poteva far pensare che i viaggi genovesi in Inghilterra sarebbero ripresi con lo stesso ritmo dell'ultimo trentacinquennio. Ma non fu così. Nei trentacinque anni che seguirono (ed in particolare nei 23 di cui si è conservata la documentazione) in media poco più di una caracca all'anno attraccò nei porti inglesi. Vi furono,

¹⁷¹ PRO, E122/127/18, c. 3 r.; SCRO, SC5/4/5, c. 64 r.-v.; STADSARCHIEF VAN BRUGGE, Memorial van de Kamer, n. 164/1, c. 63 r. Sulla presenza di robbia in Liguria (188 balle scaricate a Savona dalla nave di Giacomo da Cuneo proveniente dall'Occidente) v. A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi* cit., p. 93.

¹⁷² J. HEERS, *Gênes* cit., p. 413.

¹⁷³ J.A. VAN HOUTTE, *Bruges et Anvers, marchés "nationaux" ou "internationaux" du XVI^e au XVIII^e siècle*, in « Revue du Nord », XXXIV (1952), pp. 89-108.

è vero, anni fiscali in cui ne giunsero anche quattro, ma ve ne furono alcuni in cui non ne giunse nessuna – fatto che non avveniva dai tempi degli esordi, fra Due e Trecento, e che in seguito si era ripetuto solo durante i periodi di crisi politico-diplomatiche. A partire dal regno di Edoardo IV si verificò dunque quello che sia Quinn che la Ruddock avrebbero definito « un catastrofico declino » del commercio marittimo genovese e che portò le galere fiorentine e veneziane nelle acque inglesi a sopravanzare per numero le caracche liguri¹⁷⁴.

A differenza delle decadi precedenti, per le quali la documentazione superstita riguardava quasi esclusivamente Southampton e penalizzava quindi Sandwich, nel tardo Quattrocento i registri doganali ancora esistenti provengono in egual numero da entrambi i porti e gli attracchi delle poche caracche genovesi censite appaiono equilibrati. Fra gli approdi a Sandwich, un buon numero aveva luogo *in les Downes*, cioè a the Downs, una secca protetta a ridosso del banco di sabbia chiamato Goodwin Sands, tre-quattro miglia al largo e un po' più a sud rispetto all'imboccatura del Wantsum, l'antico braccio di mare che conduceva al porto propriamente detto. La secca era stata già saltuariamente frequentata dalle imbarcazioni genovesi sin dal Trecento, ma l'aumento di presenze conferma un fatto peraltro già noto, e cioè che il Wantsum si andava progressivamente insabbiando e le sue acque erano diventate insidiose per le grosse caracche dal profondo pescaggio¹⁷⁵. Non si trattava dunque, come per gli approdi a Calshot od all'isola di Wight, di una scelta per guadagnare tempo, ma di una necessità imposta dal mutare della situazione idrografica.

Ben altre situazioni erano però mutate in quegli anni, sul lontano teatro del Levante mediterraneo, e avevano profondamente alterato l'organizzazione commerciale genovese. La caduta di Focea nel 1455 e l'aumentata presenza turca nell'Egeo avevano drasticamente ridimensionato (molto prima quindi della perdita della stessa isola, che sarebbe avvenuta solo nel 1566) l'importanza dell'emporio di Chio. Senza l'allume non avevano più giustificazione economica né i lunghi peripli dal Levante all'Occidente né la presenza di grandi navi. L'attività marittima genovese come l'avevamo conosciuta

¹⁷⁴ D.B. QUINN, *The Port Books* cit., 2, pp. XXXV-XXXVI; A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., p. 206.

¹⁷⁵ H.C. BENTWICH, *History of Sandwich*, Sandwich 1975, pp. 45-45. Sugli attracchi di navi liguri a the Downs v. l'elenco delle imbarcazioni nell'Appendice 1 di questo studio (dal 1467 in avanti) e A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi* cit., p. 68 e nota 45.

nella prima metà del Quattrocento era dunque definitivamente arretrata dalle coste dell'Asia Minore sino all'interno del Mediterraneo occidentale. Heers ha puntualmente descritto questo nuovo scenario, fissando il punto di svolta proprio attorno al 1460¹⁷⁶.

Per alcuni anni si smerciò allume di bassa qualità, estratto a Lipari, ad Ischia e sulle coste del Maghreb o Barberia¹⁷⁷. Ma già nel 1460 nel territorio pontificio, a Tolfa presso Civitavecchia, furono scoperti ricchi depositi di ottimo minerale, il cosiddetto « allume del papa » – che, si disse, valeva più di una crociata vinta, perché affrancava la cristianità dall'umiliante dipendenza verso le miniere ormai turche. Nel 1462 fu costituita per il suo sfruttamento una *societas aluminum* a partecipazione genovese, ma nel 1466 il controllo fu assunto dal Banco dei Medici che, d'accordo con la Camera Apostolica, se ne assicurò il monopolio. A bordo delle galere fiorentine e delle caracche genovesi l'allume riprese a navigare verso l'Atlantico del nord e la presenza a Bruges di un'importante filiale del Banco mantenne il ruolo di accentramento e di ridistribuzione già rivestito dal mercato fiammingo. Nel 1466 la caracca di Benedetto Italiano ne trasportò nelle Fiandre 16.000 cantari, mentre sono documentati carichi di ritorno dalle Fiandre a Southampton su galere fiorentine. Non molti anni dopo, nel 1474, l'inasprirsi delle tensioni tra Firenze e Roma causò tuttavia la rescissione del contratto con i Medici, cui subentrarono i Genovesi: Cicala, Centurione, Gentile, Doria e Sauli furono nell'ordine le famiglie che sino alla fine del secolo dettennero quel commercio redditizio e strategico¹⁷⁸. Passarono ancora pochi anni e nel 1478, vittime del continuo aumento dei prezzi della lana inglese che erodeva i loro profitti e incapaci di reggere la concorrenza degli stessi vascelli atlantici, le galere fiorentine abbandonarono la rotta anglo-fiamminga¹⁷⁹. Ma questi avvenimenti, come vedremo, non apportarono vantaggi ai Genovesi.

¹⁷⁶ J. HEERS, *Gênes* cit., pp. 471-473.

¹⁷⁷ Un carico di *alim de Barbory*, ad esempio, fu sbarcato nel 1466 a Londra da una caracca veneziana; E122/194/17, rot. 1 r.

¹⁷⁸ J. HEERS, *Gênes* cit., pp. 467-471; R. DE ROOVER, *Il Banco Medici dalle origini al declino (1397-1494)*, Firenze 1970 (ed. orig. Cambridge, Mass., 1963), pp. 218-237, 474.

¹⁷⁹ Le ultime due galere fiorentine registrate a Southampton furono quelle di *Armaregi Carnesik* (Amerigo Carnesecchi) e di *Iohannes Symond Tornabone* (Giovansimone Tornabuoni), che giunsero in porto dalle Fiandre il 19 giugno e ne ripartirono il 17 agosto; SCRO, SC5/4/18, cc. 30 r.-37 r. M.E. MALLETT, *The Florentine Galleys* cit., pp. 142-143, 175; E.B. FRYDE, *Italian Maritime Trade* cit., p. 331; J.L. BOLTON, *The Medieval English Economy* cit., p. 314.

Ancora nel periodo di gestione medicea, non mancarono cospicue spedizioni di allume in Inghilterra. La più importante avvenne nel maggio 1475, quando la caracca di Benedetto de Marini ne sbarcò a Sandwich 4.502 sacchi e 22 botti, valutati dai doganieri oltre 3.000 sterline¹⁸⁰. Nel novembre 1484 si verificò tuttavia un fatto inconsueto: Geronimo Salvago consegnò a Southampton ben 4.639 sacchi di allume, 271 sacchi di noce di galla (un altro astringente proveniente dall'Asia Minore) e 275 balle di cotone, ma riuscì a venderne rispettivamente solo 260 sacchi, 44 sacchi e 57 balle¹⁸¹. L'allume pontificio costava, è vero, quattro-cinque volte più di quello di Focea. Ma ciò non aveva impedito ai Genovesi di ricavarne guadagni più che interessanti: nel 1466 il trasporto di 300 botti da Civitavecchia all'Inghilterra si era concluso con un profitto di oltre il 26%¹⁸². Quanto avvenuto nel 1484 esemplificava, invece, uno dei punti deboli del « commercio in consegna » medievale: scarsità di materie prime e prezzi elevati attiravano talvolta un'offerta eccessiva che, unita ad una domanda inelastica, faceva sì che un mercato sfornito diventasse rapidamente saturo¹⁸³.

* * *

L'elenco esemplificativo delle importazioni annuali, riportato nella tabella 5, è costituito dalle merci sbarcate a Sandwich da tre caracche nel 1468-69. I prodotti di origine orientale vi appaiono ulteriormente ridotti rispetto a quelli della prima metà del secolo riportati nella tabella 3 (si tenga presente che la cera potrebbe anche essere stata caricata in Spagna) e mancano le due spezie principali, cioè il pepe e lo zenzero, ma è nondimeno presente l'incenso, di sicura provenienza arabica. Non ci soffermeremo più sull'allume, le cui spedizioni in Inghilterra continuavano ad essere saltuarie e irregolari, mentre merita attenzione il guado. Fra il 1425 e il 1460 otto-dieci caracche all'anno ne avevano trasportato complessivamente una media

¹⁸⁰ PRO, E122/128/15, cc. 7v-8r. Il rapporto fra sacchi e balle non è noto, ma sui due imballaggi gravava la stessa imposta locale di 2 pence. L'anno seguente, sempre a Sandwich, Pantaleone de Marini ne sbarcò 594 sacchi; E122/128/16, c. 5v.

¹⁸¹ « De Jeronimo Salvago patrono, pro IIII^mVI^cXXXIX sackis allume, unde vendidit II^cLX sackos [...] II^cLXXI sackis galle, unde vendidit XLIIII sackos, pond. in summa VIII^mVIII^c [...] II^cLXXV ballis et ballettis cotone, unde vendidit LVII balles, pond. in summa XI^mIII^c »; SCRO, SC5/4/22, cc. 53v.-54r.

¹⁸² ASG, AC n. 784, c. 73v; J. HEERS, *Les Génois en Angleterre* cit., p. 818.

¹⁸³ R. DE ROOVER, *Il Banco Medici* cit., p. 205.

di 3.830 balle (o 7.660 ballette, accettando le equivalenze genovesi¹⁸⁴), con un massimo di 7.295 balle distribuite fra Southampton e Sandwich nel 1438-39. Dopo il 1460 poco più di una caracca all'anno ne trasportò in media 2.865 balle, con un massimo di 5.664 (circa 17.000 cantari) su quella di Giuliano Grimaldi a the Downs nel settembre 1486¹⁸⁵. A fronte del crollo del numero dei vettori, dunque, la quantità di guado imbarcata diminuì solo del 25% ed esso si impose come vera e propria "merce rifugio" degli ultimi viaggi genovesi in Occidente, riempiendo da sola buona parte delle stive.

In concomitanza con la progressiva riduzione delle merci orientali fecero la loro comparsa alcuni nuovi prodotti, uno dei quali compare nella tabella 5 ed è la triaca. Vera panacea della farmacopea medievale, una pomata usata come antidoto contro molti veleni e come medicamento contro molte malattie, essa veniva preparata a Genova e il suo largo successo in Inghilterra le aveva attirato gli strali di chi si opponeva alla moda dei farmaci stranieri, a scapito delle buone erbe locali¹⁸⁶. Imbarcata in botti od in casse contenenti piccoli recipienti, *pottes*, *pixides*, *olle*, comparve a bordo delle caracche genovesi a partire dal 1433 e le sue spedizioni crebbero con il procedere del secolo¹⁸⁷.

Altre novità del commercio tardo-quattrocentesco riflettevano il mutare dell'arte della guerra. Continuavano, è vero, a giungere nell'isola a bordo delle caracche i fusti di arco in legno di tasso (*bowstaves*), che tanta parte avevano

¹⁸⁴ Gli Studiosi inglesi affermano *tout court* che una balla equivaleva a due ballette, ma la questione è forse da esaminare caso per caso. Per quanto riguarda il guado, l'ipotesi appare corretta: gli imballaggi confezionati prima del viaggio attraverso l'Appennino erano infatti costituiti da *pondi* o "some" da 3 cantari (142,8 kg. o 315 libbre), ognuno composto da due "balle di mulo" da 1,5 cantari; J. HEERS, *Le livre de comptes* cit., pp. 25-27. Dalla prospettiva inglese, un'equivalenza analoga per il *pondo* (un *pondo* o balla = 3 cantari) è fornita da G. BISCARO, *Il banco Filippo Borromei e compagni di Londra (1436-1439)*, in « Archivio Storico Lombardo », serie 4, XL (1913), p. 114.

¹⁸⁵ PRO, E122/129/3, c. 1 r.

¹⁸⁶ S. THRUPP, *The Grocers of London, a Study in Distributive Trade*, in *Studies in English Trade* cit., p. 250.

¹⁸⁷ Nel 1484 giunsero « II parvis cofyn continentes in ollis plumbi CLX libris treakylle » e « I case treakylle in ollis plumbi ponderans CXX lib. », nel 1489 se ne sbarcarono 1200 libbre. PRO, E122/141/21, c. 26 r.; E122/209/1, cc. 4 r.-6 v.; E122/141/29, c. 22 r.; E122/141/31, cc. 21 v.-22 r.; E122/209/8, c. 11 r.; E122/141/38, rot. 4 v.; E122/128/9, c. 4 v.; E122/128/10, rot. 2 r.; E122/128/12, c. 2 v.; E122/128/14, c. 7 r.; E122/128/15, cc. 7 v.-8 r.; E122/143/1, cc. 1 v., 5 r.-v.; SCRO, SC5/4/2, c. 5 v. SC5/4/8, cc. 61 v., 69 v.; SC5/4/14, c. 43 v.; SC5/4/17, c. 28 r.; SC5/4/22, c. 52 v.

Tabella 5 - *Merci sbarcate da tre caracche genovesi a Sandwich nel 1468-69*
(PRO, E122/128/10).

Merci provenienti dal Levante	
antelmintici (<i>wormsede</i>)	barelli 7
cera	libbre 800 ½
incenso (<i>encence</i>)	casse 2
fusti per archi (<i>bowstaves</i>)	20
macis	barello piccolo 1
allume	barelli 252, sacchetti 5
Merci provenienti dalla Liguria e dall'Italia	
carta	balle 120
guado	balle 3 625
polvere da sparo (<i>pulvis pro bombardis</i>)	barelli 3
triacca (<i>triacle</i>)	casse 3, barelli 2
vino dolce	botti 26
Merci provenienti dalla penisola iberica	
colorante vegetale (<i>litmose</i>)	scchetti 31
datteri	balle 40
grana per panni	ballette 3, pipa 1
mandorle	balle 37, <i>fraielli</i> 1
mercurio (<i>argentus vivus</i>)	<i>pottes</i> 3, <i>elles</i> 3
olio	barello 1
uva passa	<i>pecie</i> 440, <i>fraielli</i> 231
vino rosso	<i>dolia</i> 30
Tessuti	
camelotto (<i>chamlett</i>)	pezze 6
damasco	pezza 1 (iarde 25)
satin	pezze 3 (iarde 70 ½)
velluto (<i>velvet</i>)	pezze 4 (iarde 60)

Per le misure di capacità del vino si è tenuto conto dell'equivalenza di 1 *dolium* o *tun* = 2 pipe o botti; R.E. ZUPKO, *A Dictionary of English Weights* cit., *ad voces*.

avuto nelle vittoriose battaglie inglesi nella Guerra dei Cent'Anni. Ma ora ad essi si affiancavano la polvere da sparo (*pulvis de bumbardis* o *gone powdre*) e soprattutto i raffinati prodotti delle armerie italiane, in specie quelle milanesi, che si erano imposti in quegli anni sui mercati europei. Prova ne sia che molti inventari quattrocenteschi inglesi di arredi nobiliari o signorili citano armi milanesi¹⁸⁸. A partire dal 1450 cominciarono ad essere sbarcati i *brigandynes*, corsetti di placche metalliche con una copertura di stoffa, imballati in casse e computati a paia (la metà anteriore e quella posteriore). Dopo il 1456 fu la volta degli *harneys*, armature vere e proprie, insieme con corazze (*curaces*) e cotte di maglia (*dobelettes de mayle*)¹⁸⁹. Più che di strumenti da battaglia si trattava di lussuosi oggetti da parata destinati alla corte, come quelli giunti nel dicembre 1463 a bordo della caracca di Tommaso Giustiniani. Il carico comprendeva 69 balle di armature per cavalli con 109 paia di corazze complete, 4 corazze rotte senza alcun ornamento, un paio di supporti di ferro per il re, due paia di coprispalla, 28 elmetti aperti, 3 cappelli di acciaio, 7 paia di gambali, un elmetto per il re, 38 armature per teste di cavalli, 11 gorgiere di maglia, 29 paia di guanti, 8 cappucci per lance da torneo, 43 punte di lancia, 2 mazze di acciaio, 5 bottiglie di vetro chiuse in un contenitore di cuoio con serratura e chiave, due armature da cavallo in cuoio bollito, una per il re e una per il duca di Warwick, 30 gorgiere di maglia, 6 supporti e 8 paia di coperture per avambracci, per un valore complessivo di 300 sterline¹⁹⁰.

¹⁸⁸ L.F. SALZMAN, *English Trade* cit., pp. 434-435.

¹⁸⁹ PRO, E122/209/8, c. 6 v.; E122/128/12, c. 2 v.; E12/128/14, c. 7 r.; E122/128/15, cc. 7 v.-8 r.; SCRO, SC5/4/7, cc. 49 r., 89 v.; SC5/4/8, cc. 57 v., 62 r., 64 v.; SC5/4/10, cc. 7 r., 55 r.; SC5/4/14, cc. 1 v., 43 v.-44 v.; SC5/4/17, cc. 28 r., 29 r., 29 v. Dettagliate descrizioni dell'armamento da parata inglese quattro-cinquecentesco (perlopiù di fabbricazione italiana) si trovano in K. WAITES, *The Arts of Combat*, in *Gothic. Art for England, 1400-1547*, a cura di R. MARKS e P. WILLIAMSON, London 2003, pp. 192-208.

¹⁹⁰ «De Iohanne de Barde, alienigena, pro LXIX balis harneys cum curacis completis CIX peires, IIII curacis brokene without any garnysshynge, I peire bolsters for the Kyng, II peires polrons, XXVIII salettes, III hattes de stele, VII peires legharneys, an helmet pro Rege, XXXVII harneys for horsehedes, XI gorgettes with mayle, XXIX peires gauntelettes, VIII burlettes for sperys to just with. Item XLIII spere heedes. Item II masue of stele. Item V botelles of glasse closid in ledir with loke et key. Item II horse harneys of boylede ledir, I pro Rege et I pro domino Warrewyk, XXX gorgettes of mayle, VI restes, VIII peires vambrace, precio CCC lb.». PRO, E122/128/4, c. 8v. Si trattava quasi certamente delle *balle sexaginta quatuor armorum* del milanese Venturino Borromeo, il cui carico sulla caracca di Tommaso

L'interesse dei Genovesi nei loro ultimi viaggi in Inghilterra si concentrò anche sui tessuti preziosi. Quelli citati nel paragrafo precedente provenivano forse tutti dalle botteghe fiamminghe, ma alcuni potevano essere prodotti mediterranei "di ritorno". Ancor maggiore incertezza riguarda le stoffe commerciate dopo il 1460: molto probabilmente erano italiane, e forse genovesi, le cinture di seta (*cincti de serico* o *courses de serico*) che ricorrono spesso nei registri doganali e italiano era il velluto (*velvet*); forse orientale era invece il camelloto (*chamlett*), mentre i broccati venivano ormai tessuti un po' dovunque da esperti artigiani, dal Levante all'Italia e alle Fiandre¹⁹¹.

È in ogni modo da rimarcare come, negli anni del loro declino, i Genovesi si fossero rivolti ai prodotti di lusso (armi e tessuti), i soli in grado di garantire noli remunerativi di fronte alla crisi delle merci "povere" destinate ai più vasti consumi. Pur riducendone drasticamente il numero, non sembra invece che essi abbiano impiegato imbarcazioni di stazza minore, poiché i carichi medi del solo guado si aggiravano pur sempre sui 10.000 cantari per viaggio. La ricomparsa di due imbarcazioni genovesi a Londra (la caracca di Aleramo Salvago nell'ottobre 1472 e la nave di Martino da Rapallo nel marzo 1485) potrebbe indicare tuttavia un impiego saltuario di natanti più modesti¹⁹². E comunque le piume di struzzo (*ostrich fetheris* o *struche feders*)

Giustiniani era stato autorizzato a Genova il 10 giugno 1463; ASG, AC n. 784, c. 2 r. Richard Neville, duca di Warwick, considerato l'uomo più potente d'Inghilterra, aveva appoggiato Edoardo IV nella sua lotta per il trono in modo così decisivo da essere soprannominato « the Kingmaker ».

¹⁹¹ PRO, E122/142/8, 8 r.; E122/138/14, cc. 6 v.-7 r.; E122/128/15, cc. 7 v.-8 r., 23 v.; SCRO, SC5/4/17, c. 29 v.; SC5/4/18, c. 40 r.; SC5/4/21, cc. 56 v.-57 r. Tessuti preziosi caricati in quegli stessi a nome di Genovesi su altre imbarcazioni (spagnole, inglesi, veneziane): E122/142/10, rot. 12 r.; E122/129/5, cc. 2 v., 5 v.-9 r.; E122/143/1, cc. 5 v.-9 v.; E122/142/11, cc. 3 r.-5 v., 16 r.-17 r.; Un registro del 1437-38 citava *damaske de or de Venyse e velvet de or de Venyse*, mentre fra le merci di Galeotto e Leonello Centurione sequestrate a Londra nel 1458 figuravano *baldechini de Caffa absque auro vel argento*; PRO, E122/209/1, cc. 4 r.-6 v.; ASG, AC n. 784, ins. 4. Sullo sviluppo dell'arte della seta a Genova nel Quattrocento v. J. HEERS, *Gènes* cit., pp. 236-242; B. DINI, *L'industria serica in Italia. Secc. XIII-XV*, in *La seta in Europa. Secc. XIII-XX*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1993 (Atti delle "Settimane di Studio" dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" di Prato), pp. 106-108.

¹⁹² PRO, E122/73/34; E122/78/7, rot. 9 v. Va peraltro rilevato che la presenza della caracca di Salvago, segnalata da Quinn (*The Port Books* cit., 2, p. XLII), non è stata confermata dall'esame diretto del documento. L'imbarcazione di da Rapallo, non a caso definita *navis* dai doganieri inglesi, era molto probabilmente di stazza inferiore al normale.

sbarcate nel 1470 da Baldassarre Squarciafico e nel 1484 da Enrico Camilla e da Geronimo Salvago dimostrano che, anche per quel che riguardava i mercati più lontani, i contatti si erano certo affievoliti, ma non erano ancora stati interrotti¹⁹³.

Cedendo alle pressioni dei suoi mercanti, nel 1463 Edoardo IV stabilì che tutta la lana destinata all'esportazione doveva essere smerciata attraverso lo Staple di Calais e abolì quindi l'esenzione di cui i mercanti mediterranei avevano goduto dal 1387¹⁹⁴. Per almeno due decenni, tuttavia, il decreto non ebbe conseguenze pratiche poiché la stessa Corona si premurò di vanificarlo, concedendo speciali esenzioni ai suoi creditori o effettuando spedizioni a nome dello stesso re o di suoi familiari con l'intermediazione di fattori stranieri, come il fiorentino Gerardo Caniziani e il veneziano Geronimo Contarini, che erano in realtà i veri esportatori¹⁹⁵. I Genovesi non seppero comunque trarre vantaggio dalla scomparsa delle galere fiorentine. Nell'ultimo terzo del Quattrocento essi caricarono infatti mediamente 230 sacchi di lana ogni anno, una quantità che non arrivava ad un quarto delle esportazioni totali da parte degli stranieri né ad un terzo di quelle attraverso Southampton e Sandwich¹⁹⁶. I Fiorentini avevano infatti trovato sostituti, e i Genovesi nuovi concorrenti, che erano ora gli stessi Inglesi.

Il 29 marzo 1482 il mercante inglese Richard Cely scriveva al padre da Londra annunciandogli la sua prossima partenza per Northleach, il centro laniero dei Cotswolds, per presiedere all'imballaggio della lana dei "Lombardi" (cioè degli Italiani) destinata a Southampton, dove per Pasqua doveva essere imbarcata sulle navi del re alla volta di Genova. In effetti il 28 maggio la nave reale *Mary de la Towre* salpò con un carico di 121 sacchi di

¹⁹³ PRO, E122/129/1, c. 1 r.; SCRO, SC5/4/17, c. 29 v.; SC5/4/22, c. 52 r.

¹⁹⁴ *Statutes of the Realm* cit., 2, p. 392.

¹⁹⁵ Prova ne sia, come già osservato alla nota 123, che le relative aliquote doganali erano quelle applicate agli stranieri, e non agli Inglesi. E.E. POWER, *The Wool Trade in the Fifteenth Century* cit., pp. 44-45; A.R. BRIDBURY, *Economic Growth* cit., p. 32. Lana fu imbarcata su caracche genovesi da Alan Mountayn, fattore di Edoardo IV, e da Cecilia duchessa di York e Margaret di Borgogna, rispettivamente madre e zia del re; nel 1470 Mountayn caricò anche, a nome del re, 1.884 *panni curti* sulla caracca di Geronimo Salvago; nel 1473-74, infine, Caniziani imbarcò a Southampton *versus partes exteras de licencia Regis* ben 1.416 sacchi di lana. PRO, E122/128/12, c. 6 v.; E122/142/8, c. 20 r.; E356/20, rot. 61 v.; SCRO, SC5/4/20, c. 5 r.-v.

¹⁹⁶ E.M. CARUS-WILSON e O. COLEMAN, *England's Export Trade* cit., pp. 64-69; H.L. GRAY, *England Foreign Trade* cit., pp. 22-23.

lana appartenenti ad alcuni mercanti inglesi, diretta *ultra strictus de Marrok*, cioè oltre Gibilterra¹⁹⁷.

Nella sua naturalezza espositiva, la frase di Cely sembra riferirsi ad una consolidata normalità. Una verifica non è purtroppo possibile, poiché, come già ricordato, la contabilità portuale non indicava di solito destinazione e provenienza delle imbarcazioni. Alcuni esempi inducono tuttavia a ritenere che simili viaggi stessero diventando consueti, come nel caso della nave regia *le Antony*, salpata da Londra *per strictus de Marrok* con carichi di lana l'8 febbraio 1477 e il 24 agosto dell'anno seguente. Ma risale già al giugno 1468 la notizia, di fonte diplomatica, della cattura da parte dei Francesi di due navi inglesi di ritorno dal Levante con a bordo spezie e altre merci¹⁹⁸.

Non diversa era la situazione riguardante i panni e le altre merci. Nel febbraio 1471 la caracca di Baldassarre Squarciafico imbarcò 3.000 *panni curti sine grano*, insieme con pelli di vitello e di agnello; nell'ottobre 1480 a bordo di quella di Cosma *de Nigrono* si trovavano 3.878 pezze e 19 iarde di *panni curti sine grano*, 68 *stricti*, 16 iarde di *scarlet*, 26 pezze e 6 iarde di *kersey*, 15 pezze e 4 *rolles* di *frisets*, 402 pezze di *coton russet*; inoltre 2.384 pelli d'agnello, strutto, cuoi bovini e circa 11.000 libbre di peltro, piombo e stagno¹⁹⁹. Questi furono i carichi più importanti di quegli anni, nel corso dei quali l'esportazione tessile inglese subì un'importante contrazione (arrestandosi a circa 40.000 panni all'anno) ma si arricchì di nuovi prodotti, provenienti soprattutto dalle regioni del sud-ovest allora in piena espansione industriale. Intorno al 1490 a bordo delle caracche genovesi comparvero i *brygewater* (da Bridgewater nel Somerset), mentre fra le merci sequestrate a Londra nel 1458 dopo l'affare Sturmy già figuravano *panni vermillii de Ecestre et Castelcomes* (da Exeter nel Devon e Castle Combe nel Wiltshire)²⁰⁰.

¹⁹⁷ « for packyng of Lombardys wholl at Hampton, the queche mwste departe into Gean at thys Ester in the Kyngys schypys »; *The Cely Letters, 1472-1488*, a cura di A. HANHAM, « Early English Text Society », n. 273, London 1975, p. 134. PRO, E356/20, rot. 64 v.

¹⁹⁸ PRO, E122/194/21, *verso*; E122/73/40, cc. 20 r.-21 r.; *Calendar of State Papers* cit., doc. 414.

¹⁹⁹ SCRO, SC5/4/17, cc. 30 v.-32 v.; SC5/4/20, cc. 1 n.n. v.-5 v.

²⁰⁰ PRO, E122/143/1, c. 18 v.; SCRO, SC5/4/23, c. 86 r.-v.; ASG, AC n. 784, ins. 4. Sulle nuove produzioni tessili quattrocentesche nell'Inghilterra sud-occidentale v. E.M. CARUS-WILSON, *Evidences of Industrial Growth in Some Fifteenth-century Manors*, in « The Economic History Review », 2nd series, XII (1959-60), pp. 190-205.

Restano ancora da rimarcare l'aumentata presenza, fra le esportazioni, delle pelli d'agnello chiamate *paslarge* o *passelarge* (con riferimento forse alle loro dimensioni) e la comparsa, accanto allo stagno, del piombo e del petro (*electre*), anch'essi provenienti dalle miniere del Devon e della Cornovaglia²⁰¹.

Si giunse così al 16 marzo 1495, allorché la caracca di Iacopo Doria salpò dall'isola di Wight con un carico di panni, lana, pelli d'agnello, stagno e candelieri di petro²⁰². Per quel che risulta allo stato attuale delle ricerche, essa fu l'ultima imbarcazione genovese a raggiungere le coste della Manica – almeno nel quadro di quella complessa e potente organizzazione marittima e commerciale che aveva operato per oltre due secoli. Il registro dei *Carati Maris* genovesi del 1531 avrebbe censito una nave degli Spinola proveniente dall'isola: ma quel viaggio può essere considerato come frutto di una iniziativa episodica, almeno dal punto di vista armatoriale²⁰³. Dal punto di vista mercantile, il tessuto delle relazioni genovesi in Inghilterra non si era ancora del tutto sciolto, ma certo si era notevolmente diradato, avendo ormai trasferito uomini e iniziative verso il nuovo polo economico di Anversa²⁰⁴.

6. Un problema storiografico aperto

Nel 1495 lo scriba genovese dei *Carati Maris* registrò il ritorno *de Anglia et Hispania* della nave di Iacopo Doria, l'ultima caracca ligure censita dai doganieri regi, e registrò anche il transito in senso inverso di due *barchie angliche* – una che caricò guado e carta e l'altra, proveniente da Chio, che sbarcò otto pipe di pepe²⁰⁵. Questo mero atto amministrativo racchiude una sintesi efficace di quanto fossero imprevedibilmente mutati i rapporti di forza nel Mediterraneo. Trentasette anni dopo l'affondamento delle navi di

²⁰¹ Sulle *passelarge* v. PRO, E122/184/3, file 3, cc. 22 r., 28 r.; E122/73/12, c. 43 v.; E122/139/4, rot. 2 v.; SCRO, SC5/4/1b, c. 66 v.; SC5/4/17, c. 31 v.; SC5/4/20, cc. 1nn r., 4 r.-v.; SC5/4/21, cc. 61 v., 62 r., 64 r.; SC5/4/23, c. 85 v. Di *pelles agnorum vocate mesans et passelarge* si parla nel 1427-28 (PRO, E356/16, rot. 13 r.). Sul petro v. PRO, E122/141/35, cc. 1 v.-4 v.; E122/143/1, cc. 15 r., 18 v.; SCRO, SC5/4/20, cc. 4 v., 5 r.

²⁰² SCRO, SC5/4/23, cc. 85 r.-86 v.

²⁰³ D. GIOFFRÉ, *Il traffico di importazione genovese alla luce dei registri del dazio (1495-1537)*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, V, Roma 1952, pp. 123-124, 228.

²⁰⁴ Sulla permanenza di Genovesi a Southampton nel Cinquecento v. A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 233-254.

²⁰⁵ D. GIOFFRÉ, *Il traffico di importazione genovese* cit., pp. 121-122.

Sturmy, i suoi compatrioti trasportavano da Chio il pepe per i Genovesi: i sudditi di Enrico VII si dedicavano senza impedimenti a quei commerci dai quali i loro padri e i loro nonni erano stati esclusi con la forza. Come era stato possibile tutto ciò?

«Non erano che punture di spillo» scrive Bolton a proposito dei tumulti xenofobi londinesi del 1456-57 e dell'affare Sturmy del 1458. E aggiunge che il collasso del commercio italiano in Inghilterra fu dovuto al continuo stato di guerra nel Mediterraneo²⁰⁶. La Ruddock, per parte sua, pone l'accento piuttosto su altre cause inglesi dello stesso collasso, e cioè la profonda insicurezza generata nei mercanti italiani a Londra dall'anarchia politica conseguente allo scoppio della Guerra delle Due Rose e la crescente determinazione dei mercanti locali ad impossessarsi di una branca così redditizia del commercio internazionale²⁰⁷. Entrambi gli autori concordano comunque sul fatto che il commercio marittimo italiano con l'Inghilterra era in crisi già negli anni del suo monopolio. Nel corso del regno di Enrico VI (1422-1461, il periodo apparentemente trionfale per i Genovesi), la partecipazione al commercio inglese di importazione da parte degli stranieri non anseatici (cioè sostanzialmente degli Italiani) era scesa da poco meno di un terzo ad un quinto, con una perdita annua fra il primo e l'ultimo decennio del regno di almeno 12.000 sterline, cioè circa 65.400 ducati, che probabilmente andavano iscritti in buona parte sul conto dei Genovesi²⁰⁸.

I sostenitori della «depressione economica del Rinascimento», come Miskimin, ritengono che, sullo sfondo di una recessione europea globale, «il tardo Quattrocento fu un periodo fosco per l'Italia» e si chiuse con un declino di tutto il paese²⁰⁹. Da parte inglese, Postan scrisse che quasi tutti gli indici statistici disponibili per gli storici mostrano che il reddito nazionale e la ricchezza dell'isola diminuirono nel corso del secolo e che «la recessione materiale fu generale»²¹⁰.

²⁰⁶ J.L. BOLTON, *The Medieval English Economy* cit., p. 314.

²⁰⁷ A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants* cit., pp. 206-207.

²⁰⁸ J.L. BOLTON, *The Medieval English Economy* cit., pp. 306-307.

²⁰⁹ H.A. MISKIMIN, *The Economy of Early Renaissance Europe* cit., p. 158; M. CIPOLLA, *The Trends in Italian Economic History in the Later Middle Ages (Revisions in Economic History, XII)*, in «The Economic History Review», 2nd series, II (1949-50), pp. 181-184.

²¹⁰ M. POSTAN, *The Fifteenth Century (Revisions in Economic History, IX)*, in «The Economic History Review», IX (1938-39), p. 164.

Fryde spinge la sua analisi nel dettaglio, affermando che la crisi fu dovuta alla competizione di marinerie emergenti che offrivano vascelli più efficienti ed economici e che quindi, per gli Italiani, « il calcolo di costi e profitti deve aver giocato una parte cruciale nelle loro decisioni »²¹¹.

Dobbiamo purtroppo ammettere a questo punto quanto siano ancora deficitarie le ricerche nell'Archivio genovese in tema di gestione armatoriale, e non ci resta che accontentarci dell'asserzione di Heers (peraltro documentata), secondo il quale nel tardo Quattrocento molte delle grandi navi genovesi finirono sequestrate, o i loro patroni imprigionati per debiti²¹². Appare dunque corretta, nel medio periodo, l'osservazione di Lopez che la scelta a favore dei grossi tonnellaggi non fu « una trovata geniale per produrre guadagni inauditi, ma un espediente necessario per ridurre perdite inevitabili »²¹³. Ma questo sarebbe come dire che i Genovesi avrebbero potuto essere in grado di prevedere, attorno al 1350, quello che sarebbe successo un secolo dopo.

Gli Inglesi che attraccavano impunemente nella capitale ligure nel 1495 non erano visitatori abituali, poiché il loro porto italiano di riferimento era Livorno e un loro console risiedeva a Pisa già dal 1485. Ciò perché, come acutamente osserva Lloyd, « i Fiorentini ritennero che il miglior modo per ottenere lana inglese a spese dei propri rivali italiani fosse quello di incoraggiare gli Inglesi a trasportarla loro stessi »²¹⁴. Inoltre essi erano gli ultimi, fra i popoli marinari dell'Atlantico, ad essere penetrati all'interno di Gibilterra. Dobbiamo ancora ad Heers le notizie sulla comparsa e poi sull'affermazione, a partire dalla metà del Quattrocento, di navigli baschi, galiziani, portoghesi e andalusi al servizio di Genova, Barcellona, Marsiglia e Firenze, quelle « flotte ausiliarie » dedite al vettovagliamento delle grandi città del sud, che già viaggiavano dalle Fiandre al Mediterraneo con grano, sale e ferro²¹⁵.

²¹¹ E.B. FRYDE, *Italian Maritime Trade* cit., pp. 331-333.

²¹² J. HEERS, *Gênes* cit., pp. 314-315.

²¹³ R.S. LOPEZ, *Quattrocento genovese*, in « Rivista Storica Italiana », LXXV (1963), p. 718.

²¹⁴ T.H. LLOYD, *The English Wool Trade* cit., pp. 286-287; M.E. MALLETT, *Anglo-Florentine Commercial Relations, 1465-1491*, in « The Economic History Review », 2nd series, XV (1962), pp. 260-264; R. HOPE, *A New History of British Shipping*, London 1990, p. 73. Un viaggio della *Mary Towre* da Southampton *versus Portum Pisanum* è esplicitamente indicato in data 20 febbraio 1491; PRO, E356/23, rot. 68 v.

²¹⁵ J. HEERS, *Le commerce des Basques en Méditerranée au XV^{me} siècle (d'après les Archives de Gênes)*, in « Bulletin Hispanique », LVII (1955), pp. 292-324; ID., *L'expansion maritime*

La loro partecipazione si trasformò rapidamente in concorrenza ed ebbe successo: erano le imbarcazioni più efficienti ed economiche di cui parla Fryde.

A questo successo si contrapponeva, a Genova, una congiuntura particolarmente sfavorevole. La lunga e dispendiosa guerra navale, già perduta, contro i Catalani per il controllo di Napoli si era cronicizzata in guerra di corsa permanente e fu forse la causa principale della grave crisi economica che colpì la capitale ligure dopo il 1460²¹⁶. Su di uno sfondo pieno di ombre, i Genovesi furono così drammaticamente chiamati a scelte che comportavano una profonda revisione della loro politica commerciale. I primi investimenti ad essere ridotti perché non più redditizi furono allora quelli armatoriali e il traffico regolare delle caracche dal Mediterraneo all'Atlantico, ormai minato economicamente, ne fu vittima precoce. Sanlúcar, Cadice e Malaga cessarono di essere tappe e divennero capolinea: là le merci inglesi venivano trasbordate dai navigli atlantici a quelli genovesi per proseguire il loro viaggio. Nel breve volgere di un terzo di secolo lo spazio marittimo genovese, già arretrato ad oriente da Chio al Tirreno, si ridimensionava ad occidente sulla linea di Gibilterra²¹⁷.

I nostri registri doganali ci forniscono alcune prove di questa nuova situazione. Nel 1489 alcuni mercanti genovesi importarono carta, triaca, vino e uva passa *de Hispania* sulla nave di Francisco Gomez ed esportarono panni su quella di Domingo de Grustiaga; nel 1490 203 sacchi di lana intestati ad Ambrogio Salvago viaggiarono sulla nave di Francisco *de Artita* e cuoio, panni e oggetti di peltro su quella di John Hervy; nel 1497 Branchino de Marini imbarcò panni sulla nave di Martin de Riaga e lo stesso fecero Luca Spinola e Stefano Cattaneo nel 1516, con 818 *panni curti* e 2.736 *kerseys*

portugaise à la fin du Moyen-Age: la Méditerranée, in « Revista da Faculdade de Letras », 2ª serie, XXII (1956), pp. 5-33. Già nel 1445 una nave basca aveva trasportato frutta da Malaga e dal regno di Granada all'Inghilterra e alle Fiandre per conto dei Governatores frute genovesi; ASG, San Giorgio, 38/1552, c. 7 v.

²¹⁶ G. PISTARINO, *La spesa ordinaria della Repubblica di Genova nella crisi del 1461-62*, in *Miscellanea di storia ligure in memoria di Giorgio Falco*, Genova 1966 (Fonti e Studi dell'Istituto di Paleografia e Storia Medievale dell'Università di Genova, XII), pp. 241-242; J. HEERS, *Gênes* cit., pp. 505-507.

²¹⁷ D. GIOFFRÉ, *Il traffico di importazione genovese* cit., pp. 228-232; E. GRENDI, *Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento*, in « Rivista Storica Italiana », LXXX (1968), p. 626.

su quella di Juan Lopez²¹⁸. Similmente, altri Genovesi si servirono di navi spagnole od inglesi per commerciare con le Fiandre e di galere veneziane per spedire in Inghilterra prodotti mediterranei²¹⁹.

* * *

Tutte le ipotesi avanzate dagli storici per giustificare il «catastrofico declino» del sistema commerciale genovese in Inghilterra appaiono dunque fondate e agirono da concause di uno stesso fenomeno: alto costo (in denaro e in sicurezza) dello stato di guerra nel Mediterraneo, protezionismo inglese sempre più aggressivo a danno degli Italiani, depressione economica generalizzata e crisi genovese in particolare, concorrenza vincente di marine emergenti. Non è affatto da sottovalutare, inoltre, quella che Braudel ha felicemente definito «la vittoria del mulo», e cioè la ripresa dei traffici terrestri a scapito di quelli marittimi, che si verificò a partire dalla metà del Quattrocento in concomitanza con l'affermarsi di aree economiche come la Renania e la Germania meridionale²²⁰.

Ma, insiste Fryde, «gli effetti di tutti questi cambiamenti sul commercio genovese nell'Europa nord-occidentale attendono ancora uno studio dettagliato»²²¹. Appurato che esso non forniva più profitti tali da giustificare il dispendioso impiego su quella rotta di una flotta di grandi caracche, resta pur sempre da capire come si era arrivati a questo punto critico. Una delle chiavi interpretative potrebbe risiedere nella stessa composizione dei carichi, quali ci vengono indicati dai registri dell'Exchequer.

I dati merceologici non possono naturalmente rivestire un valore assoluto (fatto peraltro pressoché impossibile nella storia economica medievale), poiché, a parte le consuete lacune e omissioni documentarie, bastava un carico fortunato per modificare le statistiche di un'intera annata. Proviamo comunque a prendere in esame quelli relativi alle due spezie principali, il pepe e lo zenzero, fedeli indicatori dei contatti con Alessandria e con Beirut, come ci vengono indicati dalle liste doganali di scarico delle caracche genovesi.

²¹⁸ PRO, E122/143/1, cc. 1 v., 16 v.-17 r.; E122/142/12, rot. 5 v.; E122/143/2, c. 25 r.

²¹⁹ PRO, E122/142/10, rot. 12 r.; E122/129/5, cc. 2 v., 5 v.-10 v.; E122/143/1, cc. 3 r.-9 v.; E122/142/11, cc. 3 r.-5 v., 15 r., 16 r.-19 r.; E122/129/8, cc. 14 v., 16 v., 19 r.

²²⁰ F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1976 (ed. orig. Paris 1949), 1, p. 299.

²²¹ E.B. FRYDE, *Italian Maritime Trade* cit., p. 332.

anni fiscali	pepe	zenzero
1424-25 (PRO, E122/141/4)	libbre 52	barello 1
1426-27 (PRO, E122/184/3, <i>file</i> 3)	libbre 11.363 (39 balle, 6 borse)	libbre 2.518
1429-30 (SCRO, SC5/4/1b)	balle 26	balle 3, balletta 1, barelli 21
1439-40 (SCRO, SC5/4/5 e PRO, E122/127/18)	libbre 3.796, balle 45	libbre 2.245, balle 2
1443-44 (PRO, 122/140/62)	libbre 3.278, balle 33, ballette 3	libbre 100, balle 2
1447-48 (PRO, 122/141/29)	libbre 400 (pepe lungo)	balle 10, ballette 3, sacchi 4
1448-49 (PRO, 122/141/31)	ballette 2, sacchetto 1; libbre 350 (pepe lungo)	libbre 4.600
1454-55 (SCRO, SC5/4/8)	—	sporte 13
1459-60 (PRO, 122/141/38)	—	—

Al di là del loro andamento perturbato già premesso, essi sembrano però confermare una chiara linea di tendenza, già nota ma forse non ancora espressa con cifre tanto eloquenti, e cioè la progressiva e quasi completa scomparsa dei Genovesi dagli empori del Levante. Nel 1377, secondo il registro doganale trascritto da Day, dieci cocche genovesi avevano importato da Alessandria pepe e zenzero per un valore di circa 165.0000 ducati e altre due avevano trasportato nelle Fiandre pepe per circa 16.000 ducati o 57.500 libbre inglesi²²². Nel tardo Trecento (vedi tabella 2) il pepe e lo zenzero giungevano in Inghilterra in grandi quantità (non meno di 80.000 libbre complessivamente nel 1387-88), mentre mancavano praticamente dalle stive delle caracche già a partire dalla metà del Quattrocento. Si osservino la quantità di pepe sbarcata a Southampton nel 1448-49 e la sua assenza negli anni seguenti, così come quella di zenzero sbarcata nel 1454-55 e parimenti la sua successiva assenza: le precise equivalenze ponderali non sono note, ma dovrebbe trattarsi di circa 250 libbre di pepe e 500 libbre di zenzero. Dopo di allora, i doganieri inglesi

²²² J. DAY, *Les douanes de Gênes* cit., vol. 1, pp. 215-533, *passim*; E. ASHTOR, *Il volume del commercio levantino di Genova nel secondo Trecento*, in *Saggi e Documenti I*, Genova 1978 (Civico Istituto Colombiano, Studi e Testi, 2), pp. 407-421.

non registrarono più zenzero a bordo di caracche genovesi. Per quanto riguarda il pepe, i rendiconti riferiscono di un sacco da 200 libbre nel 1467-68, di 33 libbre nel 1474-75 e di 11 balle (circa 2.200 libbre) nel 1484-85.

È stato valutato che le due potenze marittime italiane distribuissero nel nord Europa circa un quarto delle loro importazioni orientali. Ebbene, nel passaggio fra Tre e Quattrocento Venezia importava annualmente da Alessandria una media di 253 tonnellate di pepe (558.500 libbre) e 29,6 tonnellate di zenzero (65.300 libbre). Nell'ultimo decennio del Quattrocento tali quantità crebbero rispettivamente a 383 e 250 tonnellate, per un valore di circa 250.000 ducati. A conferma di queste cifre, Bolton ha calcolato che nel 1438-39 le galere veneziane scaricarono a Londra non meno di 104.000 libbre di pepe²²³. Per contro, le navi genovesi salpate nel 1445 da Chio alla volta dell'Europa nord-occidentale trasportavano pepe e zenzero stimato circa 5.500 ducati e pari a poco più del 3% del valore totale dei carichi, il 65% dei quali era rappresentato dall'allume di Focea²²⁴.

La «funzione di *trait d'union* fra Occidente e Oriente», come la chiama Gioffré²²⁵, che aveva alimentato il grande commercio genovese del Due e Trecento, era finita da tempo: l'unica vera merce orientale di cui esso era rimasto il veicolo era l'allume, e la sua perdita finì per estromettere definitivamente i Genovesi dal Levante. Concentrare gli interessi sui mercati occidentali, dal Maghreb alla Spagna, poteva apparire lungimirante nel breve periodo, ma ben presto avrebbe indotto concorrenze locali rese ancor più feroci da margini di profitto che si assottigliavano anno dopo anno. Furono invece gli alti profitti (mercantili e armatoriali) del trasporto di spezie e prodotti di lusso levantini a mantenere in vita ancora per mezzo secolo il dispendioso sistema di navigazione veneziano, che poi sarebbe stato definitivamente minato solo dalle conquiste politiche turche e da quelle geografiche portoghesi. Così come, al contrario, fu la concorrenza occidentale ad eliminare precocemente le galere fiorentine, che non attingevano ai mercati del Levante. E tuttavia, lo ripetiamo, i Genovesi non potevano prevedere, attorno al 1350, quello che sarebbe successo un secolo dopo.

²²³ B.Z. KEDAR, *Mercanti in crisi* cit., p. 34; E. ASHTOR, *Storia economica e sociale del Vicino Oriente nel Medioevo*, Torino 1982 (ed. orig. London 1976), pp. 341-342; J.L. BOLTON, *The Medieval English Economy* cit., p. 347 (da PRO, E122/73/12).

²²⁴ J. HEERS, *Gênes* cit., pp. 650-651.

²²⁵ D. GIOFFRÉ, *Il traffico di importazione genovese* cit., p. 230.

Appendice 1. Elenco delle imbarcazioni genovesi in Inghilterra.

Secoli XIII-XIV

* = nave savonese; a. = data di arrivo; p = data di partenza.

n.	tipo	nome	patrono	porto	date
1	navis		Francissus de Marke de Finiario	Londra	p. 26.07.1281 ¹
2	galeya		Antonius de Meer	Londra	p. 18.08.1281 ²
3	galea		de Genne	Sandwich	p. 27.07.1288 ³
4	galya		Benedictus de Gwaske	Londra	p. 18.03.1304 ⁴
5	galya		Philipus Nigrus	Londra	p. 26.08.1304 ⁵
6	galea		Leonardus de Pesano	Londra	p. 20.08.1306 ⁶
7	galea		Iohannes de Montezelo	Londra	p. 20.08.1306 ⁷
8	galea		Marcus de Dyane	Londra	p. 20.08.1306 ⁸
9	galea		Edmundus de Negro	Londra	p. 20.08.1306 ⁹
10	galea		Andalo de Nigro	Hull	p. 21.08.1307 ¹⁰
11	galea		Simon de Segale	Londra	p. 26.11.? ¹¹
12	galea		Hugolinus Aurea	Londra	p. 26.11.? ¹²
13	galea		Albertus Grelus	Londra	p. 26.11.? ¹³
14	galea	Sanctus Antonius	Manuel de Pesano	Southampton	p. 02.08.1308 ¹⁴

¹ PRO, E122/68/2, membr. 2 [1280-81 (8-9 Edw. I)].

² *Ibidem*, membr. 3.

³ PRO, E122/124/1, *recto* [1287-88 (15-16 Edw. I)].

⁴ PRO, E122/68/13, membr. 3 r. [1304 (32 Edw. I), sei mesi (1 aprile - 29 settembre 1304)].

⁵ *Ibidem*, membr. 4 r.

⁶ PRO, E122/68/17, rot. 1, membr. 6-7 [1306 (34 Edw. I), tre mesi (24 giugno - 29 settembre 1306)].

⁷ *Ibidem*, rot. 1, membr. 6-7.

⁸ *Ibidem*, rot. 1, membr. 6-7.

⁹ *Ibidem*, rot. 1, membr. 6-7.

¹⁰ PRO, E122/56/1 e 2, m. 5 r., 9 [1306-07 (35-36 Edw. I); un anno (29 settembre 1306 - 29 settembre 1307)].

¹¹ PRO, E122/68/15, membr. 3 [(?) 1307-27 (? Edw. II); tre mesi; (29 settembre - dicembre)].

¹² *Ibidem*, membr. 3.

¹³ *Ibidem*, membr. 3.

¹⁴ PRO, E122/136/6, rot. 2 r. [1307-08 (1 Edw. II); tre mesi e mezzo (14 dicembre 1307 - 28 marzo 1308)].

n.	tipo	nome	patrono	porto	date
15	galea		Andalo de Nigro	Hull	p. 16.09.1309 ¹⁵
16	galea		Socinus de Camella	Londra	p. 14.08.1310 ¹⁶
17	galia		Sorlio de Camella	Londra	p. 25.08.1313 ¹⁷
18	galia		Socinus de Camella	Londra	p. 25.08.1313 ¹⁸
19	dromonus	le Marie	Furfine Damere	Sandwich	p. 10.03.1319 ¹⁹
20	navis	le Cristofre	Antonius Penel	Southampton	p. 07.03.1372 a. 08.03.72 (<i>sic</i>) ²⁰
21	navis	le Marie	Androno Dalvasyn	Southampton	a. 08.03.1372 ²¹
22	navis	Seint Johan	George de Bruski *	Southampton	p. 14.05.1372 ²²
23	carrake	Saynte Marie	Paulus Spynarde et Antonius Isnarde	Southampton	p. 20.04.1380 ²³
24	navis		Andalo Cataneus	Southampton	p. 20.04.1380 ²⁴
25	navis	Saynte Marie	Edwarde Grile	Southampton	p. 20.04.1380 ²⁵
26	carraka	Sainte Marie Saint Antony	Gerardus Murthe	Southampton	p.05.12.1383 ²⁶
27	carraka	Sainte Marie	Antonius Carlova *	Southampton	p. 25.12.1383 ²⁷
28	navis	le George	Stephanus Dauria	Southampton	a. 04.01.1384 p. 08.02.1384 ²⁸

¹⁵ PRO, E122/56/, membr. 7 r [1308-09 (2-3 Edw. II); un anno (29 settembre 1308 - 29 settembre 1309)].

¹⁶ PRO, E122/69/4, membr. 6 [1310-11 (4-5 Edw. II); un anno (29 settembre 1310 - 29 settembre 1311)].

¹⁷ PRO, E122/69/7, m. 19-20 [1312-13 (6-7 Edw. II); un anno (29 settembre 1312 - 29 settembre 1313)].

¹⁸ *Ibidem*, m. 19-20.

¹⁹ PRO, E122/124/21, *recto* [1318-19 (13-14 Edw. II)].

²⁰ PRO, E122/137/19, rot. 2 r.-v. [1371-72 (46 Edw. III); un anno; 1 novembre 1371 - 1 novembre 1372].

²¹ *Ibidem*, rot. 2 v.

²² *Ibidem*, rot. 2 v.

²³ PRO, E122/138/2, m. 1 [1379-80 (3-4 Rich. II); un anno (29 settembre 1379 - 29 settembre 1380)].

²⁴ *Ibidem*, m. 1.

²⁵ *Ibidem*, m. 1.

²⁶ PRO, E122/138/11, rot. 1 [1383-84 (7 Rich. II); un anno; 29 settembre 1383 - 29 settembre 1384. Contenuto analogo, ma parziale, nel registro E122/138/10 (29 settembre 1383-20 gennaio 1384)].

²⁷ *Ibidem*, rot. 1.

²⁸ *Ibidem*, rot. 1.

n.	tipo	nome	patrono	porto	date
29	navis	le George	Ostianus Basse	Southampton	p. 14.01.1384 ²⁹
30	carraka	Seinte Marie	Iohanes Barbo	Southampton	p. 26.01.1384 ³⁰
31	carraka	Seint Jacomo	Antonius Marruffe	Southampton	p. 12.05.1384 ³¹
32	carraka	Seinte Marie Seint Antone	Andreas de Pisano	Southampton	a. 19.06.1387 p. 28.03.1388 ³²
33	carraka	Sanctus Teramus o Sanctus Heranius	Galfredus de Flisco	Southampton	a. 10.06.1387 a. 28.03.1388 p. 28.03.1388 ³³
34	carraka	Sanctus Nicholaus	Iulianus Damare	Southampton	p. 24.06.1387 p. 19.08.1387 ³⁴
35	carraka	Sanctus Nicholaus	Petrus de Camelo	Southampton	a. 06.11.1387 ³⁵
36	carraka	Seinte Katrine Seinte Antone	Nicholaus de Mar- ketto*	Southampton	a. 22.12.1387 ³⁶
37	carraka	Sanctus Jacobus	Guillelmus Pestone *	Southampton	a. 18.06.1387 ³⁷
38	carraka	Sanctus Jeronimus	Martinus Falemoniko	Southampton	a. 18.06.1387 ³⁸
39	carraka	Sanctus Nicholaus	Obertus de Vivaldis	Southampton	a. 18.06.1387 ³⁹
40	carraka	Sanctus Georgius	Thomas de Quinto	Southampton	a. 05.09.1387 ⁴⁰
41	navis	Sancta Maria de Guadelupo	Bernardus de Reko	Southampton	a. 05.08.1387 ⁴¹
42	carraka	Gratia Dei	Antonius Centurionus	Southampton	a. 25.09.1387 ⁴²
43	navis	Iacobus	Barnabo Spynel	Southampton	p. 08.01.1392 ⁴³

²⁹ *Ibidem*, rot. 1.

³⁰ *Ibidem*, rot. 1.

³¹ *Ibidem*, rot. 1.

³² PRO, E122/138/16, m. 1, rot. 1 r., 3 r., 4 r.; m. 2; m. 3, rot. 2 r.; m. 4, rot. 2 r., 3 r., 4 r. [1387-88 (10-12 Rich. II); un anno e tre mesi (18 giugno 1387 - 29 settembre 1388)].

³³ *Ibidem*, m. 1, rot. 1 r., 2 r., 3 r., 4 r.; m. 2, rot. 2 r.; m. 4, rot. 2 r., 3 r., 4 r.

³⁴ *Ibidem*, m. 1, rot. 1 r., 3 r., 4 r.; m. 4, rot. 2 r., 3 r., 4 r.

³⁵ *Ibidem*, m. 2; m. 4, rot. 2 r.

³⁶ *Ibidem*, ms 2; ms 4, rot. 2 r.

³⁷ *Ibidem*, m. 2; m. 4, rot. 2 r.

³⁸ *Ibidem*, m. 2; m. 4, rot. 2 r.

³⁹ *Ibidem*, m. 2; m. 4, rot. 2 r.

⁴⁰ *Ibidem*, m. 2; m. 4, rot. 2 r.

⁴¹ *Ibidem*, m. 2; m. 4, rot. 2 r.

⁴² *Ibidem*, m. 2; m. 4, rot. 2 r.

⁴³ PRO, E122/138/20, rot. 6 [1391-92 (15-16 Rich. II); undici mesi (8 dicembre 1391 - 8 novembre 1392)].

n.	tipo	nome	patrono	porto	date
44	carraca	George et Katrine	Hostianus Basse	Southampton	p. 22.01.1392 ⁴⁴
45	carraca	la Maria	Antonius de Castro	Southampton	p. 22.01.1392 ⁴⁵
46	carraca	le Nicholas	Franciscus Vache *	Southampton	p. 22.01.1392 ⁴⁶
47	navis	le Marie	Lucas Savage	Southampton	p. 10.02.1392 ⁴⁷
48	navis	la Marie	Carolus Savage	Southampton	p. 19.04.1392 ⁴⁸
44a	carraca	George et Katrine	Hostianus Basse	Southampton	p. 16.06.1392 ⁴⁹
45a	carraca	la Maria	Antonius de Castro	Southampton	p. 16.06.1392 ⁵⁰
46a	carraca	le Nicholas	Franciscus Vache *	Southampton	p. 16.06.1392 ⁵¹
48	carraca		Barnabo Dentu	Southampton	a. 19.12.1395 ⁵²
49	carraca	le Marie	Salugrus Negre	Southampton	a. 20.03.1396 ⁵³
50	carraca	le Marie	Ostacius Bas	Southampton	a. 13-04.1396 ⁵⁴
51	carraca	le Marye	Julian de la Mare	Southampton	a. 30.08.1396 ⁵⁵

Secolo XV

n.	tipo	patrono	porto	date
52	carraca	Petrus Centurionus (Centurio)	Southampton	p. 30.11.1402 ⁵⁶
53	carraca	Raphaell Squertefig (Sqwyrtefigo)	Southampton	p. 30.11.1402 ⁵⁷
54	carraca	Franciscus de Aurea	Southampton	p. 28.02.1403 ⁵⁸
56	navis	Lodixius de Capriata	Southampton	20.09.1424 ⁵⁹

⁴⁴ *Ibidem*, rot. 2, 4.

⁴⁵ *Ibidem*, rot. 2, 4.

⁴⁶ *Ibidem*, rot. 2, 4.

⁴⁷ *Ibidem*, rot. 6.

⁴⁸ *Ibidem*, rot. 6.

⁴⁹ *Ibidem*, rot. 6.

⁵⁰ *Ibidem*, rot. 6.

⁵¹ *Ibidem*, rot. 6.

⁵² PRO, E122/138/22, rot. 1 r.-v. [1395-96 (19-20 Rich. II); undici mesi (1 dicembre 1395 - 29 settembre 1396)].

⁵³ *Ibidem*, rot. 2 r.

⁵⁴ *Ibidem*, rot. 2 r.

⁵⁵ *Ibidem*, rot. 3 r.

⁵⁶ PRO, E122/139/4, rot. 1 r., 2 r., 3 r.; [1402-03 (4-5 Hen. V); cinque mesi (29 settembre 1402 - 28 febbraio 1403)].

⁵⁷ *Ibidem*, rot. 1 r., 2 r., 3 r.

⁵⁸ *Ibidem*, rot. 2 r.

⁵⁹ PRO, E122/184/3, file 5, n. 27; 1424-27 [miscellanea di fogli sparsi, 1410-27. Editio,

n.	tipo	patrono	porto	date
57	navis	Bartholomeus de Vultabio	Southampton	21.09.1424 ⁶⁰
66	navis	Galeotus Pinellus	Southampton	07/27.02.1425 ⁶¹
67	navis	Ianus Grillus	Southampton	07.02/02.03.1425 ⁶²
58a	navis	Franciscus Spinula & Anundinus Barichante	Southampton	07/26.02.1425 ⁶³
63a	navis	Gabriel de Auria	Southampton	02/08.03.1425 ⁶⁴
71a	navis	[Thobias Ususmaris]	Southampton	30.01.1427 ⁶⁵
72a	navis	Dominicus de Rapallo	Sandwich	20.07-1427 ⁶⁶
78a	navis	[Anthonius] de Ponti	Sandwich	20.07.1427 ⁶⁷
58	carraca	Franciscus Spynelle	Southampton	a. 13.12.1424 ⁶⁸
59	carraca	Thomas Skersefige	Southampton	a. 13.12.1424 ⁶⁹
60	carraca	Iohannes Hardiment	Southampton	a. 30.12.1424 ⁷⁰
61	carraca	Galiote Spynelle	Southampton	a. 30.12.1424 ⁷¹
62	carraca	Iulianus Spynelle	Southampton	a. 02.01.1425 ⁷²
63	carraca	Gabrielle de Aureo	Southampton	a. 02.01.1425 p. 07.03.1425 ⁷³
64	carraca	Simone Grille	Southampton	a. 08.02.1425 ⁷⁴
65	carraca	Iohannes de Passano	Southampton	a. 08.02.1425 ⁷⁵

relativamente alle scritture genovesi, da A. NICOLINI, *Apodixie di scribi genovesi in Inghilterra nel Quattrocento*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLIII/1 (2003), pp. 689-698].

⁶⁰ *Ibidem*, n. 41.

⁶¹ *Ibidem*, nn. 30, 31, 35.

⁶² *Ibidem*, n. 35.

⁶³ *Ibidem*, nn. 30, 31.

⁶⁴ *Ibidem*, n. 28.

⁶⁵ *Ibidem*, n. 29.

⁶⁶ *Ibidem*, nn. 32, 34.

⁶⁷ *Ibidem*, n. 36.

⁶⁸ PRO, E122/141/4, rot. 1 r.-v., 4 r. [1424-25 (3-4 Hen. VI); un anno (29 settembre 1424 - 29 settembre 1425)].

⁶⁹ *Ibidem*, rot. 4 r.

⁷⁰ *Ibidem*, rot. 1 v.

⁷¹ *Ibidem*, rot. 1 v., 4 r.

⁷² *Ibidem*, rot. 2r., 4 r.

⁷³ *Ibidem*, rot. 2 r., 5 v.

⁷⁴ *Ibidem*, rot. 2 v., 4 r.

⁷⁵ *Ibidem*, rot. 2 v.

n.	tipo	patrono	porto	date
63b	carraca	Gabrielle de Aureo	Southampton	a. 12.05.1425 ⁷⁶
68	carraca	Thomas de Grimaldis	Southampton	a. 03.09.1425 ⁷⁷
69	carraca	Andreas Spenello	Southampton	a. 11.10.1426 ⁷⁸
70	carraca	Theramus Gryllus	Southampton	a. 23.01.1427 ⁷⁹
71	carraca	Thobias Ususmaris	Southampton	a. 23.01.1427 ⁸⁰
72	carraca	Dominicus de Rapallo	Southampton	a. 27.01.1427 ⁸¹
73	carraca	Simon Catane	Southampton	a. 25.02.1427 ⁸²
74	carraca	Arone Hardiment	Southampton	a. 01.03.1427 p. 22.03.1427 ⁸³
75	carraca	Franciscus Spynella	Southampton	a. 16.03.1427 ⁸⁴
76	carraca	Galiotus Penellus	Southampton	a. 28.03.1427 ⁸⁵
77	carraca	Bartholomeus Cros *	Southampton	a. 26.04.1427 ⁸⁶
73a	carraca	Simon Catane	Southampton	a. 01.05.1427 p. 07.05.1427 ⁸⁷
78	carraca	Anthonijs de Ponnte	Southampton	p. 04.05.1427 ⁸⁸
75a	carraca	Franciscus Spynelle	Southampton	p. 19.07.1427 ⁸⁹
76a	carraca	Galiotus Pinelle	Southampton	p. 19.07.1427 ⁹⁰
78a	carraca	Antonius de Ponnte	Southampton	p. 16.09.1427 ⁹¹
69a	carrake	Andrée Spinol	Southampton	a. ? ⁹²

⁷⁶ *Ibidem*, rot. 3 r.

⁷⁷ *Ibidem*, rot. 3 v., 7 v.

⁷⁸ PRO, E122/184/3, file 3, c. 1 v. [1426-27 (5 Hen. VI) un anno (29 settembre 1426 - 29 settembre 1427)]. Nave attraccata a Calshot.

⁷⁹ *Ibidem*, c. 6 r.-v.

⁸⁰ *Ibidem*, c. 7 r.

⁸¹ *Ibidem*, c. 7 v.

⁸² *Ibidem*, cc. 11 v.-12 r.

⁸³ *Ibidem*, cc. 10 v., 22 r.-23 r.

⁸⁴ *Ibidem*, cc. 12 v., 13 v.

⁸⁵ *Ibidem*, c. 14 r.-v.

⁸⁶ *Ibidem*, c. 16 r.

⁸⁷ *Ibidem*, cc. 16 v., 25 v.-27 r.

⁸⁸ *Ibidem*, c. 25 v.

⁸⁹ *Ibidem*, ins. c. 28.

⁹⁰ *Ibidem*, ins. c. 28.

⁹¹ *Ibidem*, ins. c. 28.

⁹² SCRO, SC5/4/1a; c. 18 r.-v. [1426-27 (5-6 Hen. VI); un anno (29 settembre 1426 - 29 settembre 1427)]. Editto da P. STUDER, *The Port Books of Southampton, 1427-1430*, Southampton 1913].

n.	tipo	patrono	porto	date
79	carrake	Aragon Naton *	Southampton	a. ? ⁹³
80	carake	John de Pont	Southampton	a. ? ⁹⁴
70a	carrake	Téram Gryl	Southampton	a. 21.01.1427 ⁹⁵
71b	carrake	Tobye Ut de Mar	Southampton	a. 23.01.1427 ⁹⁶
81	carrake	Bertholmé Voutage	Southampton	a. ? ⁹⁷
73b	carrake	Symond Catan	Southampton	a. 25.02.1427 ⁹⁸
74a	carrake	Aram Hardyment	Southampton	a. 01.03.27 p. ? ⁹⁹
75b	carrake	Francés Spinol	Southampton	a. 21.03.1427 ¹⁰⁰
76b	carrake	Galyot Pinel	Southampton	a. 27.03.1427 ¹⁰¹
77a	carrake	Bertholmé Corsse *	Southampton	a. 28.04.1427 ¹⁰²
80a	carrake	John de Pont	Southampton	a. 01.05.1427 p. ? ¹⁰³
73c	carrake	Symon Catan	Southampton	a. 01.05.1427 ¹⁰⁴
76c	carrake	Galyot Pynel	Southampton	a. 09.07.1427 ¹⁰⁵
75c	carrake	Francés Spynol	Southampton	a. ? ¹⁰⁶
78b	carrake	Antony de Pont	Southampton	a. ? ¹⁰⁷
82	carrake	Karole Italyen	Southampton	a. 28.08.1427 p. ? ¹⁰⁸
83	carrake	Thomas Scorecfigure	Southampton	a. 28.08.1427 ¹⁰⁹

⁹³ *Ibidem*, c. 18 v.

⁹⁴ *Ibidem*, c. 18 v.

⁹⁵ *Ibidem*, c. 19 r.-v.

⁹⁶ *Ibidem*, c. 20 r.-v.

⁹⁷ *Ibidem*, c. 21 r.

⁹⁸ *Ibidem*, cc. 21 r.-22 r.

⁹⁹ *Ibidem*, cc. 22 r.-v.

¹⁰⁰ *Ibidem*, c. 23 r.-v.

¹⁰¹ *Ibidem*, c. 24 r.

¹⁰² *Ibidem*, c. 36 v.

¹⁰³ *Ibidem*, cc. 37 r., 40 v.-41 r.

¹⁰⁴ *Ibidem*, c. 37 r.-v.

¹⁰⁵ *Ibidem*, c. 38 r.-v.

¹⁰⁶ *Ibidem*, c. 38 v.-39 r.

¹⁰⁷ *Ibidem*, c. 39 v.

¹⁰⁸ *Ibidem*, cc. 39 v., 40 r.

¹⁰⁹ *Ibidem*, c. 40 r.-v.

n.	tipo	patrono	porto	date
84	[carrake]	Grégoire Salvage	Southampton	a. ? ¹¹⁰
85	carrake	Pier Blank	Southampton	a. ? ¹¹¹
86	carrak	Nicole de Camoylle	Southampton	a. ? ¹¹²
87	carrake	John Dubat *	Southampton	a. 10.1429 ¹¹³
88	carrak	Nicole Dore	Southampton	a. 16.12.1429 ¹¹⁴
89	carrak	Bertholmé de Mare	Southampton	¹¹⁵
90	carrak	Luk Hardiment	Southampton	a. 25.01.1430 ¹¹⁶
91	?	André de Mare	Southampton	a. 26.01.1430 ¹¹⁷
84a	carrak	Grégoire Salvage	Southampton	a. 27.02.1430 ¹¹⁸
92	carrak	Karole Italien	Southampton	a. 26.03.1430 ¹¹⁹
93	carrak	Phélip Justinian	Southampton	a. 27.03.1430 ¹²⁰
94	carrak	Symon Catan	Southampton	a. 01.04.1430 ¹²¹
95	?	Bembo de Byasse	Southampton	a. 05.04.1430 ¹²²
96	carrak	Dominc de Rapalle	Southampton	a. 02.06.1430 ¹²³
91a	?	André de Mare	Southampton	a. 12.06.1430 ¹²⁴
85a	carrak	Pière Blank	Southampton	a. 26.06.1430 ¹²⁵
94a	carrak	Symon Catan	Southampton	a. 26.06.1430 ¹²⁶
93a	[carrak]	Phélip Justinian	Southampton	a. 26.06.1430 ¹²⁷

¹¹⁰ SCRO, SC5/4/1b, c. 64 v. [1429-30 (8-9 Hen. VI); un anno (29 settembre 1428 - 29 settembre 1429)]. Edito da P. STUDER, *The Port Books of Southampton, 1427-1430*, Southampton 1913].

¹¹¹ *Ibidem*, c. 64 v.

¹¹² *Ibidem*, cc. 65 v.-66 r.

¹¹³ *Ibidem*, c. 66 v.

¹¹⁴ *Ibidem*, c. 67 r.

¹¹⁵ *Ibidem*, c. 68 v.

¹¹⁶ *Ibidem*, cc. 68 v.-69 r.

¹¹⁷ *Ibidem*, cc. 69 v.-70 r.

¹¹⁸ *Ibidem*, cc. 70 r.-71 r.

¹¹⁹ *Ibidem*, c. 71 r.

¹²⁰ *Ibidem*, c. 71 r.-v.

¹²¹ *Ibidem*, c. 72 r.

¹²² *Ibidem*, c. 72 v.

¹²³ *Ibidem*, c.72 v. Nave attraccata a Calshot.

¹²⁴ *Ibidem*, c. 72 v.

¹²⁵ *Ibidem*, c. 73 r.

¹²⁶ *Ibidem*, cc. 74 v.-75 v.

¹²⁷ *Ibidem*, c. 76 r.

n.	tipo	patrono	porto	date
97	carrak	Symond Grile	Southampton	a. 28.06.1430 ¹²⁸
98	carrak	Poul Italyen	Southampton	a. 28.06.1430 ¹²⁹
99	carrak	Francés Spinol	Southampton	a. 01.07.1430 ¹³⁰
100	carrak	Galyot Pinel	Southampton	a. 08.07.1430 ¹³¹
90a	[carrak]	Luk Hardiment	Southampton	a. ? ¹³²
100a	carrake	Galiot Pinel	Southampton	a. 28.09.1430 ¹³³
101	carraca	Iacobus Catan	Southampton	a. ? ¹³⁴
102	carraca	Manuel [Baudinus ?]	Southampton	a. ? ¹³⁵
103	carraca	Iacobus Reyba[ldus]	Southampton	a. ? ¹³⁶
104	carraca	Remundus Vy[ger] *	Southampton	a. ? ¹³⁷
105	carraca	Pelegrinus Italian	Southampton	a. ? ¹³⁸
106	carraca	Leonardus Cealia	Southampton	a. ? ¹³⁹
107	carraca	Franchus Catan	Southampton	a. ? ¹⁴⁰
108	carraca	Karollus Italyan	Southampton	a. ? ¹⁴¹
109	carraca	Philippus Iustinian	Southampton	a. ? ¹⁴²
118	carraca	Petrus Blanke	Southampton	a. ? ¹⁴³
111	carraca	Iacobus Ghybert	Southampton	a. 05.12.1432 ¹⁴⁴

¹²⁸ *Ibidem*, c. 73 r.-v.

¹²⁹ *Ibidem*, c. 74 r.

¹³⁰ *Ibidem*, c. 74 r.

¹³¹ *Ibidem*, c. 74 r.-v.

¹³² *Ibidem*, c. 76 r.

¹³³ *Ibidem*, c. 76 v.

¹³⁴ PRO, E122/141/19, rot. 1 r.-v. [1432-33 (11 Hen. VI); (?)].

¹³⁵ *Ibidem*, rot. 3 r.-v.

¹³⁶ *Ibidem*, rot. 4 r., 8 v.

¹³⁷ *Ibidem*, rot. 4 r.

¹³⁸ *Ibidem*, rot. 4 v.

¹³⁹ *Ibidem*, rot. 5 r., 7v.

¹⁴⁰ *Ibidem*, rot. 5 v.

¹⁴¹ *Ibidem*, rot. 6 r.

¹⁴² *Ibidem*, rot. 6 v.

¹⁴³ *Ibidem*, rot. 7 r.

¹⁴⁴ PRO, E122/141/21, cc. 2 r.-3 v., 10 v. [1432-33 (11-12 Hen. VI); un anno (29 settembre 1432 - 29 settembre 1433)].

n.	tipo	patrono	porto	date
102a	carraca	Manuel Baudyne	Southampton	a. 10.01.1433 ¹⁴⁵
105a	carraca	Pelegrinus Italiane	Southampton	a. 26.02.1433 p. 11.03.1433 ¹⁴⁶
106a	carraca	Leonardus Cealia	Southampton	a. 05.03.1433 p. 06.03.1433 ¹⁴⁷
111a	carraca	Iacobus Ghybert	Southampton	p. 28.03.1433 ¹⁴⁸
112	carraca	Ambrosius Learde	Southampton	p. 28.03.1433 ¹⁴⁹
113	carraca	Nicholaus Catane	Southampton	a. 04.04.1433 p. 06.04.1433 ¹⁵⁰
114	carraca	Carolus Italiane	Southampton	a. 18.05.1433 p. 18.08.1433 ¹⁵¹
109a	carraca	Iohannes et Philipus Iustiniane	Southampton	a. 20.06.1433 p. 25.06.1433 ¹⁵²
115	carraca	Bartholomeus Pernyse	Southampton	a. 20.06.1433 ¹⁵³
110a	carraca	Petrus Blanke	Southampton	a. 20.06.1433 p. 25.07.1433 ¹⁵⁴
106b	carraca	Leonardus Cealia	Southampton	a. 06.07.1433 p. 18.08.1433 ¹⁵⁵
112a	carraca	Ambrosius Learde	Southampton	a. 25.08.1433 ¹⁵⁶
103b	carraca	Iacobus Rebalde	Southampton	a. 25.08.1433 p. 26.09.1433 ¹⁵⁷
116	carraca	Baptista Lecabelion	Southampton	a. .11.1433 p. 26.11.1433 a. 14.05.1434 p. 23.05.1434 ¹⁵⁸

¹⁴⁵ *Ibidem*, cc. 8 r.-9 r.

¹⁴⁶ *Ibidem*, cc. 12 r.-13 r., 32 r.

¹⁴⁷ *Ibidem*, cc. 13 v.-14 r., 32 r.

¹⁴⁸ *Ibidem*, cc. 33 r.-34 v., 56 r.

¹⁴⁹ *Ibidem*, cc. 35 r.-37 r.

¹⁵⁰ *Ibidem*, cc. 15 r.-16 v., 37 v.

¹⁵¹ *Ibidem*, cc. 18 r., 41 r.-45 v., 56 v.-57 r.

¹⁵² *Ibidem*, cc. 18 v.-20 r., 39 v.-40 r.

¹⁵³ *Ibidem*, c. 20 v.

¹⁵⁴ *Ibidem*, cc. 23 r.-24 r., 39 r.-v.

¹⁵⁵ *Ibidem*, cc. 23 r.-24 r., 46 r.-51 r., 57 r.

¹⁵⁶ *Ibidem*, c. 25 v.

¹⁵⁷ *Ibidem*, cc. 26 r.-v., 53 r.

¹⁵⁸ PRO, E122/141/22, rot. 1 v., 4 v., 8 v., 10 v. [1433-34 (12-13 Hen. VI); un anno (29 settembre 1433 - 29 settembre 1434)].

n.	tipo	patrono	porto	date
109b	carraca	Philipe Iustinian	Southampton	a. 28.11.1433 p. 09.12.1433 p. 25.01.1434 p. 20.02.1434 ¹⁵⁹
103c	carraca	Iacobus Rebaldus	Southampton	a. 21.12.1433 p. 25.01.1434 p. 20.02.1434 ¹⁶⁰
117	carraca	Petrus Blanke	Southampton	a. 14.05.1434 ¹⁶¹
118	carraca	Simone (Symonde) Spynelle	Southampton	a. 14.05.1434 p. 31.05.1434 ¹⁶²
119	carraca	Petrus Lecabelion (Lecabelle)	Southampton	a. 30.05.1434 p. 27.06.1434 a.13.09.1434 p.28.09.1434 ¹⁶³
120	carraca	Iohannes Thomas de Nigro	Southampton	a. 30.05.1434 p. 02.07.1434 a. 13.09.1434 p. 28.09.1434 ¹⁶⁴
121	carraca	Remunde Vygerie *	Southampton	p. 28.09.1434 ¹⁶⁵
122	carraca	Franchus Catan	Southampton	a. 13.09.1434 p. 28.09.1434 ¹⁶⁶
116a	carraca	Baptista de Cabella	Southampton	a. 20.11.1433 p. 16.11.1433 (sic) ¹⁶⁷
109c	carraca	Philippus Iustiniane	Southampton	a. 28.11.1433 p. 14.12.1433 ¹⁶⁸
103d	carraca	Iacobus Ribaudus	Southampton	a. 22.12.1433 p. 02.01.1434 ¹⁶⁹

¹⁵⁹ *Ibidem*, rot. 2 r., 3 v., 7. r., 9 r.

¹⁶⁰ *Ibidem*, rot. 2 r., 3 r., 4 r., 9 r.

¹⁶¹ *Ibidem*, rot. 11 r.

¹⁶² *Ibidem*, rot. 4 v., 11 r.

¹⁶³ *Ibidem*, rot. 5r, 6 r., 11 r, 12 v.

¹⁶⁴ rot. 5r, 6 r., 11 r, 12 v.

¹⁶⁵ *Ibidem*, rot. 6 r.

¹⁶⁶ *Ibidem*, rot. 6 r., 12 v.

¹⁶⁷ SCRO, SC5/4/2, cc. 3 v.-4 v., 28 r.-v. [1433-34 (12-13 Hen. VI); un anno (29 settembre 1433 - 29 settembre 1434)].

¹⁶⁸ *Ibidem*, cc. 5 v.-6 r., 30 v.-31 r., 33 r.-34 r.

¹⁶⁹ *Ibidem*, cc. 7 v., 32 r., 34 v.

n.	tipo	patrono	porto	date
116b	carraca	Baptista de Cabella	Southampton	a. 01.01.1434 p. 01.04.1434 ¹⁷⁰
117a	carraca	Petrus Blanke	Southampton	a. 12.05.1434 p. 08.03.1434 (sic) ¹⁷¹
118a	carraca	Simon Spinelle	Southampton	a. 17.05.1434 p. 15.05.1434 (sic) ¹⁷²
119a	carraca	Petrus le Cabelle	Southampton	a. 25.06.1434 a. 28.07.1434 a. 13.09.1434 ¹⁷³
120a	carraca	Iohannes Thomas de Nigro	Southampton	p. 02.07.1434 a. 28.07.1434 a. 13.09.1434 ¹⁷⁴
113a	carraca	Nicholaus Catane	Southampton	a. 13.09.1434 p. 23.09.1434 ¹⁷⁵
121a	carraca	Remondus Veger *	Southampton	a. 13.09.1434 p. 13.09.1434 ¹⁷⁶
123	carraca	Nicholaus Salvegus et Iacobus de Marynis	Southampton	p. 22.04.1434 ¹⁷⁷
124	carrake	Stéphen Dore	Southampton	a. 14.04.1436 ¹⁷⁸
125	carrake	Jéronime Dore	Southampton	a.14.04.1436 ¹⁷⁹
126	carrake	Frank Fournar	Southampton	a. 14.04.1436 ¹⁸⁰
127	carrake	Jéronime de Voutages	Southampton	a. 14.04.1436 ¹⁸¹
128	carraca	Ieronimus de Fornariis	Southampton	a. 01.10.1437 p. 21.11.1437 ¹⁸²

¹⁷⁰ *Ibidem*, cc. 13 r., 38 v., 39 v., 41 v.

¹⁷¹ *Ibidem*, cc. 17 v., 40 v., 48 v.

¹⁷² *Ibidem*, cc. 17 v., 41 r., 41 v.

¹⁷³ *Ibidem*, cc. 19 v., 20 r., 23 v., 47 v.

¹⁷⁴ *Ibidem*, cc. 19 v.-20 r., 23 r.-v., 44 v., 47 v.

¹⁷⁵ *Ibidem*, cc. 23 v., 48 r.

¹⁷⁶ *Ibidem*, cc. 23 v., 47 r.-v., 48 r.

¹⁷⁷ *Ibidem*, c. 39 r.

¹⁷⁸ SCRO, SC5/4/3, cc. 24 r.-29 r. [1435-36 (14-15 Hen. VI); un anno (29 settembre 1435 - 29 settembre 1436). Edito da B. FOSTER, *The Local Port Book of Southampton for 1435-36*, Southampton 1963].

¹⁷⁹ *Ibidem*, cc. 24 r.-29 r.

¹⁸⁰ *Ibidem*, cc. 24 r.-29 r.

¹⁸¹ *Ibidem*, cc. 24 r.-29 r.

¹⁸² PRO, E122/209/1, cc. 1 r.-3 v., 13 r. [1437-38 (16-17 Hen. VI); un anno (29 settembre 1437 - 29 settembre 1438)].

n.	tipo	patrono	porto	date
129	carraca	Pellegrus Italyane	Southampton	a. 02.10.1437 a. 21.11.1437 p. 04.12.1437 p. 30.12.1437 ¹⁸³
130	carraca	Francus Justiniane	Southampton	p. 08.10.1437 ¹⁸⁴
131	carraca	Iohannes de Aure	Southampton	a. 14.10.1437 ¹⁸⁵
132	carraca	Cosma Dentu	Southampton	p. 21.11.1437 ¹⁸⁶
133	carraca	Lambe Daurea	Southampton	a. 08.12.1437 p. 30.12.1437 ¹⁸⁷
134	carraca	Galiacius Pynelle	Southampton	a. 17.03.1438 p. 14.04.1438 ¹⁸⁸
135	carraca	Bartholomeus de Buca Nigra	Southampton	a. 17.03.1438 p. 14.04.1438 ¹⁸⁹
136	carraca	Iacobus de Nigrone	Southampton	a. 05.06.1438 p. 04.08.1438 ¹⁹⁰
137	carraca	Sebastiane Lomelyne	Southampton	a. 23.06.1438 p. 27.06.1438 ¹⁹¹
138	carraca	Petrus de Vultabio	Southampton	a. 07.07.1438 p. 04.08.1438 ¹⁹²
139	carraca	Iacobus Coa *	Southampton	a. 25.08.1438 p. 26.08.1438 ¹⁹³
140	carraca	Agabito Spinelle	Southampton	a. 27.08.1438 p. 09.09.1438 ¹⁹⁴
141	carraca	Luceane Natone *	Southampton	p. 09.09.1438 ¹⁹⁵
142	caraca	Sebastiane Lomelyne	Southampton	a. 09.01.1439 ¹⁹⁶

¹⁸³ *Ibidem*, cc. 4 r.-6 v., 16 v., 18 v.-19 r., 24 v.-25 v.

¹⁸⁴ *Ibidem*, cc. 7 r.-v., 95 r.

¹⁸⁵ *Ibidem*, c. 8 r.

¹⁸⁶ *Ibidem*, c. 16 v.

¹⁸⁷ *Ibidem*, cc. 19 v.-21 v., 23 r.-24 v.

¹⁸⁸ *Ibidem*, cc. 39 v.-40 v., 43 v.-44 r.

¹⁸⁹ *Ibidem*, cc. 40 v.-41 v., 44 v.

¹⁹⁰ *Ibidem*, cc. 49 v.-53 v., 63 v.-69 r., 95 v.-96 r.

¹⁹¹ *Ibidem*, c. 55 v.

¹⁹² *Ibidem*, cc. 60 r., 69 v.-72 v., 96 r.-97 v.

¹⁹³ *Ibidem*, cc. 75 r.-v.

¹⁹⁴ *Ibidem*, cc. 75 v.-77 r., 79 v.-80 v.

¹⁹⁵ *Ibidem*, c. 79 v.

n.	tipo	patrono	porto	date
143	caraca	Dominicus de Enture	Southampton	a. 11.01.1439 p. 15.03.1439 ¹⁹⁷
144	caraca	Nicholaus de Aurea	Southampton	a. 25.06.1439 p. 03.07.1439 ¹⁹⁸
145	caraca	Marcus Iustiniane	Southampton	p. 03.07.1439 ¹⁹⁹
146	caraca	Angelus Iohannes Lomelyne	Southampton	a. 04.08.1439 ²⁰⁰
147	caraca	Andrea de Lyon	Southampton	a. 20.08.1439 p. 04.09.1439 ²⁰¹
148	caraca	Iacobus Coa *	Southampton	a. 20.08.1439 ²⁰²
149	caraca	Cosmas Calva	Southampton	a. 20.09.1439 ²⁰³
150	caraca	Batholomeus Serra *	Southampton	a. 23.09.1439 ²⁰⁴
151	carraca	Agabitus Spinelle	Southampton	p. 01.10.1438 ²⁰⁵
152	carraca	Petrus de Vultabio	Southampton	a. 10.10.1438 p. 15.10.1438 p. 15.12.1438 ²⁰⁶
153	carraca	Carolus Imperiale	Southampton	p. 19.12.1438 ²⁰⁷
143a	carraca	Dominicus Dentu	Southampton	a. 12.01.1439 p. 07.03.1439 ²⁰⁸
145a	carraca	Marcus Iustiniane	Southampton	a. 18.06.1439 p. 03.07.1439 ²⁰⁹
144a	carraca	Nicholaus de Aurea	Southampton	a. 27.06.1439 p. 03.09.1439 ²¹⁰

¹⁹⁶ SCRO, SC5/4/4, cc. 80 v.-81v. [1438-39 (17-18 Hen.VI) (un anno; 29 settembre 1438 - 29 settembre 1439)].

¹⁹⁷ *Ibidem*, cc. 82 r.-84 r., 84 v.-85 r.

¹⁹⁸ *Ibidem*, cc. 88 r.-97 r, 97 r.-100 r.

¹⁹⁹ *Ibidem*, cc. 100 v.-101 r.

²⁰⁰ *Ibidem*, cc. 101 v.-106 r.

²⁰¹ *Ibidem*, c. 106 v., 109 r.

²⁰² *Ibidem*, c. 108 v.

²⁰³ *Ibidem*, c. 109 r.

²⁰⁴ *Ibidem*, c. 109 r.

²⁰⁵ PRO, E122/141/23, *file* 1, c. 2 v. [1438-39 (17-18 Hen.VI); un anno; 29 settembre 1438 - 29 settembre 1439].

²⁰⁶ *Ibidem*, *file* 1, cc. 3 v., 4 r.-5 r., 12 r.

²⁰⁷ *Ibidem*, *file* 1, c. 12 v.

²⁰⁸ *Ibidem*, *file* 1, cc. 16 v.-17 r.; *file* 2, cc. 23 v.-24 r.

²⁰⁹ *Ibidem*, *file* 2, cc. 7 r.-v., 8 r.

²¹⁰ *Ibidem*, *file* 2, cc. 5 r.-6 v., 16 v.-19 r., 39 r.

n.	tipo	patrono	porto	date
144a	carraca	Angelo Iohannes Lomelyne	Southampton	a. 07.08.1439 p. 08.08.1439 ²¹¹
147a	carraca	Andreas de Leone	Southampton	a. 25.08.1439 p. 03.09.1439 ²¹²
148a	carraca	Iacobus de Coda *	Southampton	p. 28.08.1439 ²¹³
145b	carraca	Marcus Iustiniane	Southampton	p. 03.09.1439 ²¹⁴
150a	caraca	Bartholomeus Serra *	Southampton	a. 23.09.1439 p. ? ²¹⁵
144b	caraca	Nicholaus de Auria	Southampton	p. 07.10.1439 ²¹⁶
145c	caraca	Marcus Iustinianus	Southampton	p.07.10.1439 ²¹⁷
149a	caraca	Cosmus Calva	Southampton	a. 29.10.1439 ²¹⁸
146b	caraca	Angelus Iohannes de Lomelyn	Southampton	a.27.10.1439 p. 05.12.1439 ²¹⁹
150b	caraca	Bartholomeus Serra *	Southampton	a. 08.01.1440 p. 13.02.1440 ²²⁰
154	caraca	Remondus Veger *	Southampton	a. 18.01.1440 p. 02.04.1440 ²²¹
155	caraca	Laurencius Peller *	Southampton	a. 08.02.1440 p. 22.03.1440 ²²²
149b	caraca	Cosmus Carvo	Southampton	a. 24.06.1440 ²²³
156	caraca	Baptistus Gymbert	Southampton	a. 25.06.1440 p. 02.07.1440 ²²⁴

²¹¹ *Ibidem*, file 2, cc. 12 r.-13 r., 13 v.

²¹² *Ibidem*, file 2, c. 14 r.-v., 16 r.

²¹³ *Ibidem*, file 2, c. 15 r.

²¹⁴ *Ibidem*, file 2, cc. 19 v.-20 r.

²¹⁵ SCRO, SC5/4/5, cc. 57 r.-v., 57 v. [1439-40 (18-19 Hen. VI); un anno; 29 settembre 1439 - 29 settembre 1440. Edito da H.S.COBB, *The Local Port Book of Southampton for 1439-40*, Southampton 1961].

²¹⁶ *Ibidem*, c. 58 r.

²¹⁷ *Ibidem*, c. 58 r.

²¹⁸ *Ibidem*, c. 59 r.

²¹⁹ *Ibidem*, cc. 59 v.-60 v., 61 r.-62 v.

²²⁰ *Ibidem*, c. 64 r.-v., 64 v.-65 r.

²²¹ *Ibidem*, cc. 65 v.-70 r., 72 r.-74 r.

²²² *Ibidem*, c. 70 r., 70 v.-71 v.

²²³ *Ibidem*, cc. 82 v.-83 r.

²²⁴ *Ibidem*, cc. 83 v.-86 r., 89 v.

n.	tipo	patrono	porto	date
157	caraca	Iohannes Pansan	Southampton	a. 25.06.1440 ²²⁵
158	caraca	Parys Catan	Southampton	a. 25.06.1440 ²²⁶
159	caraca	Thomas Skorseffigo	Southampton	a. 25.06.1440 ²²⁷
160	caraca	Geronimus de Negre	Southampton	a.15.07.1440 ²²⁸
161	caraca	Parys Catan	Southampton	a. 28.07.1440 p. 30.07.1440 ²²⁹
149c	caraca	Cosma Calvo	Sandwich	p. 03.10.1439 ²³⁰
150c	carraca	Bartholomeus Sarrata *	Sandwich	a. 17.10.1439 ²³¹
155a	carraca	Laurencius Pellerius *	Sandwich	a. 24.01.1440 p. 29.01.1440 ²³²
154a	carraca	Raymondus Vigelius *	Sandwich	a. 01.03.1440 p. 03.03.1440 ²³³
162	carraca	Cosmas Dentute	Sandwich	a. 09.06.1440 p. 13.07.1440 ²³⁴
163	carraca	Bartholomeus Bowcanigra	Sandwich	a. 01.07.1440 ²³⁵
156a	carraca	Baptista Gymbertis	Sandwich	a. 14.07.1440 p. 15.07.1440 ²³⁶
161a	carraca	Parys Cataneus	Sandwich	a. 14.07. 1440 p. 15.07.1440 ²³⁷
164	carraca	Illarius Imperiale	Southampton	a. 19.11.1442 p. 09.12.1442 p. 22.12.1442 ²³⁸

²²⁵ *Ibidem*, c. 86 r.

²²⁶ *Ibidem*, cc. 86 v.-88 v.

²²⁷ *Ibidem*, cc. 88 r.-89 v.

²²⁸ *Ibidem*, cc. 90 r.-92 v.

²²⁹ *Ibidem*, cc. 92 v., 93 r.

²³⁰ PRO, E122/127/18, c. 1 r. [1439-40 (18-19 Hen. VI); un anno (29 settembre 1439 - 29 settembre 1440). Edito da A. NICOLINI, *Navi liguri in Inghilterra. Il registro portuale di Sandwich per il 1439-40*, Bordighera 2006, pp. 94-181. Contenuto analogo nel registro doganale E122/208/1].

²³¹ *Ibidem*, cc. 1 v.-2 v.

²³² *Ibidem*, cc. 8 v.-9 v., 10 r.

²³³ *Ibidem*, cc. 11 v.-12 r., 12 v.

²³⁴ *Ibidem*, cc. 18 r.-19 r., 20 r.-v.

²³⁵ *Ibidem*, cc. 19 v.-20 r.

²³⁶ *Ibidem*, cc. 20 v.-21 r., 21 v.-22 r.

²³⁷ *Ibidem*, c. 21 r.-v., 22 r.

²³⁸ PRO, E122/141/25, cc. 1v-2r,3v, 8r-9r [1442-43 (21-22 Hen. VI); dieci mesi e mezzo (6 novembre 1442 - 29 settembre 1443)].

n.	tipo	patrono	porto	date
165	carraca	Illarius Scorcefigo	Southampton	a. 28.02.1443 p. 20.03.1443 ²³⁹
166	carraca	Dominicus de Camelle	Southampton	a. 28.02.1443 p. 20.03.1443 ²⁴⁰
167	carraca	Remundus Viger *	Southampton	a. 05.03.1443 ²⁴¹
166a	carraca	Dominicus de Camella	Southampton	a. 14.05.1443 p. 04.07.1443 ²⁴²
168	carraca	Leonus Italean	Southampton	a. 15.05.1443 p. 04.07.1443 ²⁴³
169	carraca	Sabastiane Lomelyne	Southampton	a. 14.06.1443 ²⁴⁴
170	carraca	Simone Grille	Southampton	a. 21.08.1443 ²⁴⁵
171	carraca	Simonus Pynelle	Southampton	a. 23.08.1443 ²⁴⁶
169a	carraca	Sabastianus Lomelyn	Southampton	a. 03.12.1443 p. 05.12.1443 ²⁴⁷
172	carraca	Percival Grylle	Southampton	a. 07.12.1443 p. 12.02.1444 ²⁴⁸
173	carraca	Iulianus de Furnariis	Southampton	a. 03.01.1444 p. 31.01.1444 ²⁴⁹
174	carraca	Simone Grylle	Southampton	p. 28.01.1444 ²⁵⁰
175	carraca	Petrus Embrone	Southampton	a. 10.04.1444 p. 11.04.1444 ²⁵¹
176	carraca	Franciscus de Furnariis	Southampton	a. 20.05.1444 p. 12.06.1444 ²⁵²

²³⁹ *Ibidem*, cc. 17 r.-18 v., 23 r.

²⁴⁰ *Ibidem*, cc. 18 v.-19 v., 23 v.

²⁴¹ *Ibidem*, c. 21 r.-v.

²⁴² *Ibidem*, cc. 31 r., 42 r.-44 v., 70 r.

²⁴³ *Ibidem*, cc. 31 r.-v., 38 r.-41 v., 70 r.

²⁴⁴ *Ibidem*, cc. 33 v.-34 r.

²⁴⁵ *Ibidem*, cc. 48 r.-49 r.

²⁴⁶ *Ibidem*, c. 49 r.

²⁴⁷ PRO, E122/140/62, c. 10 r. [1443-44 (22-23 Hen. VI); un anno (29 settembre 1443 - 29 settembre 1444)].

²⁴⁸ *Ibidem*, cc. 10 v.-13 v., 33 r.-34 r.

²⁴⁹ *Ibidem*, cc. 21 v.-22 v., 32 r.-v.

²⁵⁰ *Ibidem*, cc. 28 v.-31 v., 67 r.

²⁵¹ *Ibidem*, cc. 44 r.-v., 45 r.

²⁵² *Ibidem*, cc. 47 r.-48 r., 49 r.-v.

n.	tipo	patrono	porto	date
177	carraca	Silvester Baresane	Southampton	a. 08.06.1444 ²⁵³
178	carraca	Paulus Spinelle	Southampton	a. 13.06.1444 p. 21.07.1444 ²⁵⁴
179	carraca	Cosma Dentu	Southampton	p. 23.06.1444 ²⁵⁵
175a	carraca	Petrus Hembraonus	Southampton	a. 02.07.1444 p. 11.08.1444 ²⁵⁶
180	carraca	Hyllarius Imperialle	Southampton	a. 03.07.1444 p. 11.08.1444 ²⁵⁷
181	navis	Iohannes de Furnariis	Southampton	a. 08.07.1444 p. 09.07.1444 ²⁵⁸
176a	carraca	Franciscus de Furnariis	Southampton	a. 23.08.1444 p. 26.09.1444 ²⁵⁹
182	carraca	Lodowicus Bondenarius	Southampton	a. 24.07.1446 p. 12.09.1446 ²⁶⁰
183	carraca	Iulianus Gremaldus	Southampton	p. 12.09.1446 ²⁶¹
184	carraca	Cosmas Dentuy	Southampton	p. 22.09.1446 ²⁶²
185	carraca	Stephanus Daureo	Southampton	a. 02.10.1446 p. 23.12.1446 ²⁶³
186	carraca	Mawricius Cattaneus	Southampton	a. 10.01.1447 ²⁶⁴
187	carraca	Raphaelle (Radulphus) Ymbronne	Southampton	a. 10.01.1447 p. 22.02.1447 ²⁶⁵
188	carraca	Antonius Spinelle	Southampton	a. 08.04.1447 p. 21.04.1447 ²⁶⁶

²⁵³ *Ibidem*, c. 49 v.

²⁵⁴ *Ibidem*, cc. 50 r.-v., 56 r.-v.

²⁵⁵ *Ibidem*, c. 52 r.

²⁵⁶ *Ibidem*, cc. 53 v.-54 r., 61 v.-62 v.

²⁵⁷ *Ibidem*, cc. 53 v.-54 r., 60 r.-61 r.

²⁵⁸ *Ibidem*, cc. 54 r., 54 v.

²⁵⁹ *Ibidem*, cc. 63 v.-64 r., 66 r.

²⁶⁰ PRO, E122/141/29, cc. 2 v.-3 r., 7 r.-v. [1446-47 (24-25 Hen. VI); quattordici mesi e mezzo (17 luglio 1446 - 29 settembre 1447)].

²⁶¹ *Ibidem*, cc. 5 r.-7 r.

²⁶² *Ibidem*, cc. 8 v.-9 v.

²⁶³ *Ibidem*, cc. 10 r.-11 r., 16 v.-20 v.

²⁶⁴ *Ibidem*, cc. 22 v.-24 v.

²⁶⁵ *Ibidem*, cc. 25r-26r, 29v

²⁶⁶ *Ibidem*, cc. 32 r.-v., 36 r.

n.	tipo	patrono	porto	date
189	carraca	Georgius de Stella	Southampton	a. 08.04.1447 ²⁶⁷
190	carraca	Baptista de Aureo	Southampton	a. 29.04.1447 p. 09.05.1447 ²⁶⁸
186a	carraca	Mauricius Cattane	Southampton	a. 15.06.1447
191	carraca	Ieronimus de Aureo	Southampton	p. 14.08.1447 ²⁶⁹
192	carraca	Gregorius Stella	Southampton	p. 14.08.1447 ²⁷⁰ a. 28.08.1447 p. 17.09.1447 ²⁷¹
193	caraca	Balthasare de Aurea	Southampton	a. 30.09.1448 p. ? ²⁷²
194	caraca	Mauricius Catan	Southampton	p. ? ²⁷³
195	caraca	Gregorius Stella	Southampton	a. ? p. ? ²⁷⁴
196	caraca	Napolyne Lomelyne	Southampton	a. 11.11.1448 p. ? ²⁷⁵
197	caraca	Cosma Dentuty	Southampton	a. 02.12.1448 p. ? ²⁷⁶
198	caraca	Nicholaus Gentyle	Southampton	a. 02.01.1449 ²⁷⁷
199	caraca	Raphaelle Imbrone	Southampton	a. 06.01.1449 p. ? ²⁷⁸
192a	caraca	Balthasare de Aurea	Southampton	a. 28.01.1449 p. ? ²⁷⁹
199a	caraca	Raphaell Imbrone	Southampton	a. ? ²⁸⁰

²⁶⁷ *Ibidem*, cc. 32 v.-33 r.

²⁶⁸ *Ibidem*, cc. 36v.-38 r., 42 r.

²⁶⁹ *Ibidem*, cc. 47 v.-48 v., 52r.-55 r.

²⁷⁰ *Ibidem*, cc. 55 v., 76 r.

²⁷¹ *Ibidem*, cc. 56 v.-57 r., 60 r., 76 v.-77 r.

²⁷² SCRO, SC5/4/6, cc. 1 r.-3 v., 4 r. [1448-49 (27-28 Hen. VI); un anno (29 settembre 1448 - 29 settembre 1449). Edito da E.A. LEWIS, *The Southampton Port and Brokage Books, 1448-49*, Southampton 1993].

²⁷³ *Ibidem*, cc. 4 v.-6 r.

²⁷⁴ *Ibidem*, cc. 6 r., 6 v.-11 v.

²⁷⁵ *Ibidem*, cc. 12 r.-13 r., 14 v.-19 v.

²⁷⁶ *Ibidem*, cc. 13 v.-14 r., 14 v.

²⁷⁷ *Ibidem*, cc. 20 r.-24 r.

²⁷⁸ *Ibidem*, cc. 24 v.-26 r.

²⁷⁹ *Ibidem*, cc. 26 v.-27 r.

²⁸⁰ *Ibidem*, c. 27 v.

n.	tipo	patrono	porto	date
193b	caraca	Baltasar Deaurea	Southampton	a. 05.04.1449 p. 24.03.1449 (sic) ²⁸¹
200	caraca	Iohannes de Marinus	Southampton	a. ? p. 14.06.1449 ²⁸²
201	caraca	Dominiko Camille	Southampton	a. 05.08.1449 p. 19.09.1449 ²⁸³
201a	carraca	Dominicus de Camilla	Southampton	p. 13.11.1449 ²⁸⁴
200a	carraca	Iohannes de Marinus	Southampton	p. 14.11.1449 ²⁸⁵
202	carraca	Morise Catayne (Cattane)	Southampton	a. 03.10.1450 p. 13.03.1451 ²⁸⁶
203	carraca	Alisauder Grille	Southampton	a. 3.10.1450 p. 24.11.1450 ²⁸⁷
204	carraca	Robertus Squarseffigo	Southampton	a. 04.10.1450 p. 16.02.1451 ²⁸⁸
205	carraca	Octabian Corse *	Southampton	a. 11.10.1450 ²⁸⁹
206	carraca	Balthesar (Baltesar, Baldesar) Dorea	Southampton	a. 20.12.1450 ²⁹⁰
207	carraca	Andrea de Lyon (Lione, Lyon)	Southampton	a. 28.02.1451 ²⁹¹
208	carraca	Iacobus Salvago	Southampton	a. 04.03.1451 ²⁹²
203°	carraca	Alisauder Grille	Southampton	a. 18.03.1451 p. 5.04.1451 ²⁹³
203°	carraca	Morise Catayne	Southampton	a. 04.04.1451 p. 03.04.1451 (sic) ²⁹⁴

²⁸¹ *Ibidem*, cc. 28 r., 28 r.-32 r.

²⁸² *Ibidem*, cc. 32 r.-35 r.

²⁸³ *Ibidem*, cc. 35 v.-40 v., 41 r.

²⁸⁴ PRO, E122/141/33, cc. 6 r.-7 v. [1449 (28 Hen. VI); un mese e mezzo (29 settembre 1449 - 19 novembre 1449)].

²⁸⁵ *Ibidem*, cc. 8 r.-9 r.

²⁸⁶ SCRO, SC5/4/7, c. 79 v., 80 v., 90 v.-95 r., 95 r.-97 r., 104 v.-105 v. [1450-51 (29-30 Hen. VI); un anno (29 settembre 1450 - 29 settembre 1451)].

²⁸⁷ *Ibidem*, cc. 49 v., 59 r., 77 r.-v., 89 r.-v., 103 v.

²⁸⁸ *Ibidem*, cc. 50 v.-52 v., 52 v.-53 r., 61 v.-65 v., 65 v.-68 v., 81 v.-82 v., 97 v.-98 v., 98 v.-99 r. 105 v.-106 v.

²⁸⁹ *Ibidem*, cc. 53 r.-55 r., 69 r.-70 r., 82 v.-84 r., 99 v.-100 v., 106 v.-107 r.

²⁹⁰ *Ibidem*, cc. 55 r., 70 v.-71 v., 84 r., 101 r.-102 v., 107 v.-108 r.

²⁹¹ *Ibidem*, cc. 55 r., 72 r.-73 r., 84 v.-86 r.

²⁹² *Ibidem*, cc. 55 r., 84 r., 108 r.-111 r.

²⁹³ *Ibidem*, cc. 49 r.-v., 55 v., 59 r., 73 v., 77 v.-79 v., 89 v.-90 v., 111 r.-114r.

²⁹⁴ *Ibidem*, cc. 45 r.-46 v., 50 r.-v., 59 v.-61 r.

n.	tipo	patrono	porto	date
209	carraca	Nicholaus Gentille (Nicholas Jentylle)	Southampton	a. 06.09.1451 ²⁹⁵
210	carraka	Adam de Auria	Southampton	a. 04.08.1454 p. 06.08.1454 ²⁹⁶
211	carraka	Raphael Parma	Southampton	a. 01.10.1454 p. 04.10.1454 ²⁹⁷
212	carraka	Domingo Dentus	Southampton	a. 14.10.1454 p. 16.10.1454 ²⁹⁸
213	carraka	Marcus Gentile	Southampton	p. 11.01.1455 ²⁹⁹
210°	carraka	Adam Dorea	Southampton	a. pre 29.09.1454 ³⁰⁰
211°	carraka	Raphael Parma	Southampton	a. pre 29.09.1454 p. 11.10.1454 ³⁰¹
213°	carraka	Marke Jentylle	Southampton	a. 06.01.1455 ³⁰²
214	carraka	Andrea Ytalyan	Southampton	a. 01.07.1455 ³⁰³
215	carraka	Paris Catane	Southampton	a. 02.07.1455 ³⁰⁴
216	carraka	Urbane Lyone	Southampton	a. 16.09.1455 ³⁰⁵
216°	careke	Urbane Lyone	Southampton	a. 01.10.1455 p. 27.11.1455 ³⁰⁶
217	carake	Francesc Justiniane	Southampton	a. 23.10.1455 ³⁰⁷
215°	caraka	Paryse Catane	Southampton	p. 16.12.1455 ³⁰⁸
216b	carake	Urbane Lyone	Southampton	p. 04.03.1456 ³⁰⁹

²⁹⁵ *Ibidem*, cc. 47 r., 56 r., 73 v., 86 r., 114 r.-115 r.

²⁹⁶ PRO, E122/141/35, m. 1, c. 1 v., 1 v.-4 v. [1454-55 (32-33 Hen. VI); nove mesi e mezzo (3 agosto 1454 - 23 maggio 1455)].

²⁹⁷ *Ibidem*, m. 2, c. 2 r.-v.

²⁹⁸ *Ibidem*, m. 2, c. 3 v.

²⁹⁹ *Ibidem*, m. 2, cc. 5 v.-6 r.

³⁰⁰ SCRO, SC5/4/8, c. 35 r. [1454-55 (33-34 Hen. VI); un anno (29 settembre 1454 - 29 settembre 1455)].

³⁰¹ *Ibidem*, cc. 35 r., 36 r.

³⁰² *Ibidem*, c. 36 v.

³⁰³ *Ibidem*, cc. 51 r.-52 v., 59 r.-61 r.

³⁰⁴ *Ibidem*, cc. 55 r., 61 r.-66 v.

³⁰⁵ *Ibidem*, c. 67 r.

³⁰⁶ SCRO, SC5/4/10, cc. 1 r., 4 r. [1455-56 (34-35 Hen. VI); un anno (1 ottobre 1455 - 1 ottobre 1456)].

³⁰⁷ *Ibidem*, cc. 7 r.-8 r., 8 v.-11 v.

³⁰⁸ *Ibidem*, c. 26 r.

³⁰⁹ *Ibidem*, c. 4 v.

n.	tipo	patrono	porto	date
218	carake	Dentu	Southampton	a. 29.05.1456 p. 30.07.1456 ³¹⁰
219	careke	Dominico Catayne	Southampton	a. 12.06.1456 ³¹¹
220	careka	Lazere de Maryne	Southampton	a. 19.06.1456 ³¹²
221	carraca	Bartholomeus Calvus	Southampton	a. 03.06.1456 p. 31.07.1456 ³¹³
222	carraca	Dominicus Daurea	Southampton	a. 17.06.1456 ³¹⁴
219°	carraca	Dominicus Cattaneus	Southampton	a. 18.06.1456 p. 24.07.1456 ³¹⁵
220°	carraca	Lazarus de Maryn	Southampton	a. 16.07.1456 p. 13.10.1456 ³¹⁶
219b	carraca	Dominicus Cattan	Southampton	p. 14.07.1456 ³¹⁷
223	carraca	Oliverius de Auria	Southampton	a. 08.10.1456 p. 14.10.1456 a. .11.1456 ³¹⁸
220b	carraca	Lazarus de Marynis	Southampton	p. 13.12.1456 ³¹⁹
224	carraca	Urban Lyon	Southampton	a. 29.08.1457 ³²⁰
225	carraca	Andreas Italean	Southampton	a. 01.02.1458 p. 01.02.1458 ³²¹
226	carraca	Lodewyke Stella	Southampton	a. 26.02.1458 ³²²
227	carraca	Carle Italean	Southampton	p. 09.03.1458 ³²³
228	carraca	Petrus Spynelle	Southampton	a. 28.08.1458 ³²⁴

³¹⁰ *Ibidem*, cc. 46 r.-v., 47 r.

³¹¹ *Ibidem*, cc. 49 r.-54 v.

³¹² *Ibidem*, cc. 55 r.-56 r.

³¹³ PRO, E122/141/36, rot. 1 r., rot. 2 r. [E122/209/8, cc. 8 v.-9 v.; 1456 (34-35 Hen. VI); sette mesi (24 maggio 1456 - 25 dicembre 1456)].

³¹⁴ 141/36, rot. 1 r.

³¹⁵ 209/8, c. 6 r.-v., 8 r.

³¹⁶ 141/36, rot. 1 r., rot. 2 v., 4 r.

³¹⁷ 141/36, rot. 1 r.

³¹⁸ 209/8, cc. 11 r.-v., 12 r.; 141/36, rot. 2 r.

³¹⁹ 209/8, cc. 14 v.-16 v., 19 r.

³²⁰ SCRO, SC5/4/11, cc. 30 r.-31 v. [1457-58 (36-37 Hen. VI); un anno (29 settembre 1457 - 29 settembre 1458)].

³²¹ *Ibidem*, cc. 35 r.-36 v., 36 v.-37 v.

³²² *Ibidem*, c. 37 v. Nave attraccata a Calshot.

³²³ *Ibidem*, cc. 37 v.-38 r.

³²⁴ *Ibidem*, cc. 45 v.-46 r.

n.	tipo	patrono	porto	date
227a	carrace	Carolus Italean	Southampton	a. 08.10.1457 ³²⁵
224a	carrace	Urbane Lyon	Southampton	a. 09.10.1457 ³²⁶
229	caraca	Antonius Dorio	Southampton	a. 17.11.1459 ³²⁷
230	caraca	Iulianus Feus *	Southampton	a. 28.12.1459 ³²⁸
231	caraca	Iacobus Spynelle	Southampton	a. 11.02.1460 p. 26.03.1460 ³²⁹
232	carraca	Corade Cuneo *	Southampton	a. 18.07.1460 p. 01.07.1460 ³³⁰
230a	caraca	Iulianus Feo *	Southampton	p. 19.07.1460 ³³¹
231a	caraca	Iacobus Spynelle	Southampton	a. 16.09.1460 p. 23.09.1460 ³³²
233	carraca	Napoleonus Spinelle	Southampton	a. 03.01.1460 p. 07.03.1460 ³³³
230b	carraca	Iulianus Feus *	Southampton	a. 03.01.1460 ³³⁴
234	carraca	Tadeus Spynelle	Southampton	a. 09.02.1460 p. 04.03.1460 ³³⁵
231b	carraca	Iacobus Spinelle	Southampton	a. 11.02.1460 p. 03.03.1460 ³³⁶
229b	carraca	Antonius de Aurea	Southampton	p. 03.03.1460 ³³⁷
235	carraca	Obertus Scorcefigo	Southampton	p. 04.03.1460 a. 28.03.1460 ³³⁸

³²⁵ PRO, E122/141/37, rot. *recto* [1457-58 (36 Hen. VI); quattro mesi e mezzo (29 settembre 1457 - 14 febbraio 1458)].

³²⁶ *Ibidem*, rot. *recto*

³²⁷ SCRO, SC5/4/14, cc. 1 r.-2 r.; 1459-60 (38-39 Hen. VI); un anno (29 settembre 1459 - 29 settembre 1460).

³²⁸ *Ibidem*, c. 14 r.-v.

³²⁹ *Ibidem*, cc. 18 r.-21 r., 21 v.-22 r.

³³⁰ *Ibidem*, cc. 45 r.-46 v.

³³¹ *Ibidem*, c. 15 r.

³³² *Ibidem*, cc. 47 v.-48 r.

³³³ PRO, E122/141/38, rot. 1 r., 2 v., 5 v. [1459-60 (38 Hen. VI); otto mesi (23 dicembre 1459 - 28 agosto 1460)].

³³⁴ *Ibidem*, rot. 1 v.

³³⁵ *Ibidem*, rot. 2 r., 2 v.

³³⁶ *Ibidem*, rot. 2 r., 2 v.

³³⁷ *Ibidem*, rot. 2 v.

³³⁸ *Ibidem*, rot. 2 v., 4 r., 5 v.

n.	tipo	patrono	porto	date
236	carraca	Paulus Spinelle	Southampton	a. 17.06.1460 ³³⁹
237	carraca	Petrus Spinelle	Southampton	a. 19.06.1460 ³⁴⁰
238	carraca	Petrus Spinel	Southampton	a. 01.07.1461 ³⁴¹
239	carraca	Thomas Iustynyane	Sandwich	a. 06.12.1463 ³⁴²
240	carraca	Nicholaus de Nygro	Sandwich	a. 27.08.1464 p. 01.09.1464 ³⁴³
241	carraca	Franciscus Penelle	Sandwich	a. 18.10.1467 ³⁴⁴
242	carraca	Andreas Italiane	Sandwich	a. 08.01.1469 ³⁴⁵
243	caraca	Simone Lecavelle (Lecavelo)	Sandwich	a. 02.07.1469 p. 20.08.1469 ³⁴⁶
244	caraca	Geronime Nigrono	Sandwich	a. 20.07.1469 ³⁴⁷
245	caraca	Ieronimus Salvagus	Sandwich	a. 12.06.1470 p. 10.08.1470 ³⁴⁸
246	carraca	Baltizar Scorifficus	Southampton	a. 02.12.1470 ³⁴⁹
247	carraca	Nicholaus de Nigrono	Sandwich	p. post 30.10.1471 ³⁵⁰
248	carraca	Alarani Salvago	Londra	a. 25.10.1472 ³⁵¹

³³⁹ *Ibidem*, rot. 4 v.

³⁴⁰ *Ibidem*, rot. 5 r.

³⁴¹ PRO, E122/142/1, rot. 4 v. [1461 (1 Edw. IV); quattro mesi e mezzo (7 marzo 1461 - 24 luglio 1461). Edito in forma riassunta da D.B. QUINN, *The Port Books of Southampton for the Reign of Edward IV*, vol. 2, Southampton 1938, pp. 200-203].

³⁴² PRO, E122/128/4, c. 8 v. [1463-64 (3 Edw. IV); sei mesi (29 settembre 1463 - 20 marzo 1464)].

³⁴³ PRO, E122/128/6, cc. 3 r., 3 v. [1464-65 (4-5 Edw. IV); dodici mesi e mezzo (20 marzo 1464 - 11 aprile 1465)].

³⁴⁴ PRO, E122/128/9, cc. 4 v.-5 r. [1467-68 (7 Edw. IV); sei mesi (29 agosto 1467 - 3 febbraio 1468)]. Attracco a the Downs.

³⁴⁵ PRO, E122/128/10, rot. 2 r. [1468-69 (8-9 Edw. IV); undici mesi (29 settembre 1468 - 6 settembre 1469)].

³⁴⁶ *Ibidem*, rot. 5 r., 8 v.

³⁴⁷ *Ibidem*, rot. 5 r.

³⁴⁸ PRO, E122/128/12, cc. 2 v., 6 v. [1469-70 (9-10 Edw. IV); un anno (8 novembre 1469 - 8 novembre 1470)].

³⁴⁹ SC5/4/17, cc. 28 r.-30 r. [1470-71 (10-11 Edw. IV); un anno (29 settembre 1470- 29 settembre 1471). Edito da D.B. QUINN, *The Port Books of Southampton for the Reign of Edward IV*, vol. 1, Southampton 1937, pp. 1-64].

³⁵⁰ PRO, E122/194/19, rot. 1 v. [1471-72 (11-12 Edw. IV); dieci mesi (29 settembre 1471 - 4 agosto 1472)].

³⁵¹ PRO, E122/73/74, ? [1472-73 (12-13 Edw. IV); quattordici mesi (4 agosto 1472 - 29 settembre 1473)].

n.	tipo	patrono	porto	date
249	carraca	Speraindeo Parma	Southampton	a. 03.01.1473 p. 30.04.1473 ³⁵²
250	carraca	Nicholaus Spynelle	Sandwich	p.08.02.1474 ³⁵³ a. 15.07.1474
251	carraca	Paulus de Nigrono	Sandwich	p. 18.07.1474 ³⁵⁴ a. 07.05.1475 ³⁵⁵
252	carraca	Benedictus de Marinis	Sandwich	a. 29.08.1475 ³⁵⁶
253	carra (sic)	Iohannes de Aurea	Sandwich	a. 14.11.1475 ³⁵⁷ a. 12.11.1477
254	carraca	Iulianus Stella	Sandwich	p. 25.09.1477 (sic) ³⁵⁸ a. 17.01.1479 ³⁵⁹
255	caraca	Geronime Salvago	Southampton	a. 30.09.1480 ³⁶⁰ a. 09.10.1480
256	carraca	Pantalianus de Marinis	Sandwich	p. 03.10.1480 (sic) ³⁶¹ a. 10.02.1483
257	carrake	Damiane Asser	Southampton	p. 13.03.1483 ³⁶² a. 31.05.1483
258	carraca	Cosma Nigrone	Southampton	p. 02.06.1483 ³⁶³
259	caraca	Ambrosius Intaliane	Southampton	
260	caraka	Pawlus de Nygron	Southampton	

³⁵² PRO, E122/142/8, cc. 8 r.-9 v., 19 r.-20 r. [1472-73 (12-13 Edw. IV); otto mesi (29 settembre 1472 - 22 maggio 1473). Edito in forma riassunta da D.B. QUINN, *The Port Books of Southampton for the Reign of Edward IV*, vol. 2, Southampton 1938, pp. 216-222].

³⁵³ PRO, E122/128/14, c. 3 v. [1473-74 (13-14 Edw. IV); tredici mesi e mezzo (29 settembre 1473 - 17 novembre 1474)].

³⁵⁴ *Ibidem*, cc. 6 v.-7 r.

³⁵⁵ PRO, E122/128/15, cc. 7 v.-8 r. [1474-75 (14-15 Edw. IV); un anno (17 novembre 1474 - 17 novembre 1475)].

³⁵⁶ *Ibidem*, c. 12 r.

³⁵⁷ *Ibidem*, c. 23 v.

³⁵⁸ SCRO, SC5/4/18, c. 40 r.-v. [1477-78 (17-18 Edw. IV); un anno (29 settembre 1477 - 29 settembre 1478). Edito da D.B. QUINN, *The Port Books of Southampton for the Reign of Edward IV*, vol. 2, Southampton 1938, pp. 105-140].

³⁵⁹ PRO, E122/128/16, c. 5 v. [1478-79 (18-19 Edw. IV); un anno (29 settembre 1478 - 29 settembre 1479)].

³⁶⁰ SCRO, SC5/4/20, c. 1 r. n.n. [1480-81 (20-21 Edw. IV); un anno (29 settembre 1480- 29 settembre 1481). Edito da D.B. QUINN, *The Port Book of Southampton for the Reign of Edward IV*, vol. 2, Southampton 1938, pp. 141-176].

³⁶¹ *Ibidem*, cc. 1 r.-v. n.n., 1 r.-5 v.

³⁶² SCRO, SC5/4/21, cc. 56 r.-57 r., 57 r.-61 r. [1482-83 (22-23 Edw. IV, 1 Edw. V, 1 Rich. III); un anno (29 settembre 1482- 29 settembre 1483)]. Nave proveniente da the Downs.

³⁶³ *Ibidem*, cc. 61 v.-62 r. Nave proveniente da the Downs.

n.	tipo	patrono	porto	date
261	caraka	Baltsar de Nygron	Southampton	a. 31.05.1483 p. 02.06.1483 ³⁶⁴ a. 30.06.1483
262	caraca	Henricus Camylle	Southampton	a. 17.07.1483 p. 12.08.1483 ³⁶⁵
262a	carraca	Henricus [Camylle]	Sandwich	a. 26.07.1483 ³⁶⁶
263	caraka	Ieronime Salvage	Southampton	a. 16.11.1484 p. 10.05.1485 ³⁶⁷ a. 26.09.1486
264	caraca	Iulianus de Grimaldis	Sandwich	p. 24.10.1486 ³⁶⁸
265	navis	Martinus de Rapallo	Londra	p. 17.03.1485 ³⁶⁹
266	caraca	Bartholomeus Lerca	Southampton	p. 23.08.1490 ³⁷⁰
267	caraka	Iacomo Doria	Southampton	p. 16.03.1495 ³⁷¹

³⁶⁴ *Ibidem*, cc. 61 v., 62 r.-v. Nave proveniente da the Downs.

³⁶⁵ *Ibidem*, cc. 62 v., 62 v.-63 r., 63 v.-64 v. Nave proveniente da the Downs.

³⁶⁶ PRO, E122/129/1, c. 1 r.-v. [1483 (1 Rich. III); due mesi (26 luglio -29 settembre 1483)].

³⁶⁷ SCRO, SC5/4/22, cc. 52 r.-54 r. [1484-85 (2-3 Rich. III, 1 Hen. VII); un anno (29 settembre 1484 - 29 settembre 1485)].

³⁶⁸ PRO, E122/129/3, cc. 1 r., 2 r. [1486-87 (2-3 Hen. VII); un anno (29 settembre 1486 - 29 settembre 1487)]. Nave attraccata a the Downs.

³⁶⁹ PRO, E122/78/7, rot. 9 v. [1488-89 (4-5 Hen. VII); un anno (29 settembre 1488 - 29 settembre 1489)].

³⁷⁰ PRO, E122/143/1, c. 17 r. [1489-90 (5-6 Hen. VII); un anno (29 settembre 1489 - 29 settembre 1490)].

³⁷¹ SCRO, SC5/4/23, cc. 85 r.-86 v. [1494-95 (10-11 Hen. VII), un anno (29 settembre 1494 - 29 settembre 1495)]. Nave attraccata all'isola di Wight.

Appendice 2. Documenti

Vengono qui trascritti, a titolo esemplificativo, cinque documenti tratti dai registri doganali inglesi. Il primo riguarda la più antica citazione di un'imbarcazione ligure in Inghilterra, il secondo quella approdata nel porto più lontano (Hull, nello Yorkshire). Il terzo è tratto da uno dei pochi libri portuali superstiti redatti a Sandwich. Il quarto è un bell'esempio delle accurate compilazioni effettuate dai doganieri locali di Southampton. Il quinto, infine, riporta l'ultimo approdo in Inghilterra di una caracca genovese.

Nella trascrizione sono stati impiegate le abbreviazioni seguenti: c (centena: *hundredweight*, unità di peso di 112 libbre, oppure quantità di cento unità, un centinaio), cran. (*cranagium* o *cranage*: imposta sull'uso della gru portuale o *crane*), cust. (*custuma* o *custume*: imposta doganale) cust. frank (esente da imposta doganale; il trattamento si applicava agli abitanti della città in cui si trovava il porto), d. (*denarius*: denaro o *penny*) lb. (libra: lira sterlina) lib. (libra: libbra, unità di peso) mll (*milliaris*: quantità di mille unità, un migliaio), ob. (*obolus*: mezzo denaro o *halfpenny*), pont. (*pontagium* o *pontage*: imposta locale che colpiva il commercio terrestre transitante sul ponte della Bargate di Southampton); q. (*quadrans*: quarto di denaro o *farthing*), s. (*solidus*: soldo o scellino); wherff. (*werffagium* o *werffage*: imposta locale sull'uso della banchina portuale o *wharf*).

1

<1281>, luglio 26, Londra

Elenco doganale della lana imbarcata sulla nave di Francesco de Marco di Finale (PUBLIC RECORD OFFICE, Exchequer, E122/68/2, membr. 2).

Navis Francissi de Marke de Finiario, exivit XXVI die iulii:

Godekinus de Revel	XXIII sacci XII petre in XXIII sarplis	unde custuma VII lb. XVI s. V d.
Walterius de Revel	XXIX sacci XXI petre in XXXI sarplis	unde custuma IX lb. XVIII s. IX d.
Henricus de Susthe	XIII sacci XI petre in XV sarplis	unde custuma III lb. XVI s. II d.
Antonius de Ianua	--- --- XXII petre in I sarple	unde custuma V s. VIII d.
Nicholaus Burdoulle	I sacce XIX petre in II sarplis	unde custuma XI s. VI d. ob.
Tydemanne de Medebeke	III sacci XXI petre in V sarplis	unde custuma XXXII s. I d.
Iohannes de Alen	III sacci XXI petre in V sarplis	unde custuma XXXII s. I d.
Herbertus Make	XIII sacci XV petre in XV sarplis	unde custuma III lb. XVII s. II d.
Fowinus Gaunare	XI sacci VIII petre in XI sarplis	unde custuma LXXV s. V d.
Cestrius de Revel	XXXVII sacci III petre in XXXVIII sarplis	unde custuma XII lb. VII s. VIII d. ob.
Meikinus Ineste	XXIX sacci XI petre in XXXI sarplis	unde custuma IX lb. XVI s. II d.

Daniel Chapon	--- --- XXV petre in I sarple	unde custuma VI s. V d.
Iohannes Clericus de Medebeke	XXV sacci XI petre in XXVI sarplis	unde custuma VIII lb. IX s. VI d.
Everardus Runnige	IIII sacci XXI petre in V sarplis	unde custuma XXXII s. I d.
Walterius de Revel iunior	VII sacci --- --- in VII sarplis	unde custuma XLVI s. VIII d.
Finalius de Janua	I sacce I petre in I sarple	unde custuma VI s. XI d.
	{ Summa lane istius navis	CCXI sacci XV petre
	{ Summa custume inde	LXX lb. X s. IX d.
	{ Item de levagio de CCXVIII sarplis	IX s. I d.
	{ Item de coketto de XVI mercatoribus	II s. VIII d.

2

<1307,> agosto 20-21, Hull

Elenco doganale delle merci imbarcate sulla galera di Andalo di Negro (PUBLIC RECORD OFFICE, Exchequer, E122/56/1, membr. 9; E122/56/2, membr. 5r).

De galea Andali de Nigro, transfretante a portu de Hulle XX° die augusti:

Philipus Moran	I saccus in I sarple	III s. IIII d.
Iacobus de Cache	CLXIII sacci XXV petre in CLXXII sarplis	XXVII lb. VI s. II d. ob.
Claverine de Clavero	II sacci in II sarplis	VI s. VIII d.
Willelmus de Byrago	VIII sacci in VIII sarplis	XXVI s. VIII d.
	Summa lane istius navis denariorum	CLXXXIII sacci XXV petre XXIX lb. III s. II d. ob.

Galea Andali de Nigro, transfretans XXI° die augusti:

Gerardus Nestle de Florencia	LIX pecias de say de Litchefelde, precio IIII ^{xx} XII lb.	et solvit XXIII s.
Idem mercator	XLIIII furures agninas ad supranumerum et LXIIII pelles agninas, precio IX lb.	et solvit II s. IIII d.
Magister galee	XXXV furures agninas et leporinas, precio IIII lb. XIX s.	et solvit XIII d. ob. q.
Idem mercator	II tymbrie pellium vulpium et XVII duo- denas pellium agninarum, precio LVI s.	et solvit VIII d. ob.
	Summa	XXVII s. II d. q.

<1439>, ottobre 17, Sandwich

Elenco doganale delle merci sbarcate dalla caracca di Bartolomeo Serrato savonese (PUBLIC RECORD OFFICE, Exchequer, E122/127/18, cc. 1 v.-2 v.).

De carraca unde Bartholomeus Sarrata est patronus, XVII^o die octobris:

De dicto patrono, alienigena, pro XXI fardellis continentibus XLII balas papiri scribendi, precio de fardello XL s. Summa XLII lb. Item pro V fardellis continentibus X balas papiri lacerandi, precio de fardello XX s. Summa V lb. Item pro IX balis papiri lacerandi, precio de bale X s. Summa III lb. X s. Item pro una baleta de ryso, pondere C librarum, precio VI s. VIII d. Item pro X panis sugri, pondere XXV librarum, precio de libra III d. Summa totalis LII lb. V s.

De Baptista Spyngylla, alienigena, mercatore de Ianua, pro II^CXLVII balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa ***.

De Surlione Spyngylla, alienigena, mercatore de Ianua, pro II^CLV balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa ***.

De Gregorio Penello, alienigena, mercatore de Ianua, pro CLXV balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa ***.

De Luco de Wyvaldys, alienigena, mercatore de Ianua, pro XXIX balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa***.

De Iohanne Ambrosio de Marinis, alienigena, mercatore de Ianua, pro III^CLXIII balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa ***. Item pro XXVI nettis de cotone, precio de neta XXVI s. VIII d. Summa XXXIII lb. XIII s. IIII d. Summa totalis ***.

De Lodewico de Alsata, alienigena, mercatore de Ianua, pro L balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa ***.

De Percivalle Natono, alienigena, mercatore de Ianua, pro CXV balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Item pro VII balis papiri scribendi, precio de bale XXIII s. IIII d. Summa VIII lb. III s. IIII d. Item pro II balettis de wyne lyes, precio VI s. VIII d. Summa totalis ***.

De Campiono de Campionibus, alienigena, mercatore de Ianua, pro LXXV balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa ***.

De Bartholomeo Rollando, alienigena, mercatore de Ianua, pro XLI balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa ***.

De Bartholomeo Cauda, alienigena, mercatore de Ianua, pro XXVIII balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa XVIII lb. XIII s. IIII d. Item pro uno fardello continente II balas papiri scribendi, precio de fardello XLVI s. VIII d. Summa totalis ***.

De Angelo Sacco, alienigena, mercatore de Ianua, pro III^CXLVIII balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa II^CLVIII lb. XIII s. IIII d. Item pro una baleta de pachtrede, precio X s. Item pro III balis V remys papiri scribendi, precio de bale XXIII s. IIII d. Summa III lb. XX d. Summa totalis III^CIII lb. V s.

De Iacobo Forte, alienigena, mercatore de Ianua, pro XLII balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa***. Item pro VI balis papiri lacerandi, precio de bale XIII s. IIII d. Summa IIII lb. Summa totalis ***.

De Lodewico Pruneto, alienigena, mercatore de Ianua, pro XX balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa***. Item pro XLV balis papiri lacerandi, precio de bale XIII s. IIII d. Item pro una bala papiri scribendi, precio XXIII s. IIII d. Summa totalis ***. Item pro V balis de cero, pondere in toto ML librarum, precio de centena XXX s. Summa XV lb. XV s.

De Percivalle Gryllo, alienigena, mercatore de Ianua, pro IX^CLX balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa***.

De Luciano Gamberano, alienigena, mercatore de Ianua, pro V^CVII baletis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d.

De Lodewico de Pruneto, alienigena, mercatore de Ianua, pro LII balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa XXXXIII lb. XIII s. IIII d. Item pro X baletis et dimidia papiri lacerandi, precio de bale XXIII s. IIII d. Summa XII lb. V s. Summa totalis ***.

De Iacobo Forte, alienigena, mercatore de Ianua, pro XII balis papiri scribendi, precio de bale XXIII s. IIII d. Summa***.

De Ianoto Muso, alienigena, mercatore de Ianua, pro III balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa***.

De Marino, alienigena, pro V balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa***.

De Manuello de Gerardis, alienigena, mercatore de Ianua, pro III^CLVI balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa***.

De Morosio Cataneo, alienigena, mercatore de Ianua, pro CVIII balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa***. Item pro V nettis cotoni, precio de neta XXVI s. VIII d. Summa***.

De Gaspare de Marco, alienigena, mercatore de Ianua, pro XXXVI balettis de wode, precio de baleta XII s. IIII d. Summa***.

De Waleiro Fetypas, indigena, pro CXXIX balettis de wode, precio de baleta XIII s. IIII d. Summa***.

De Baptista Spyngylla, alienigena, mercatore de Ianua, pro V balis de almandys, precio de bale XX s. Summa V lb.

De Stephano Sarrata, alienigena, pro XVI peciis de fustidum, precio de pecia X s. Summa VIII lb. Item pro II balis et IIII remis papiri scribendi, precio in toto XLIII s. IIII d. Item pro III barellis parvis et uno fangoto de grano pro pannis, precio in toto VI lb. Item pro II balettis de ryso, precio in toto XIII s. IIII d. Item pro XV balettis de wode, precio de baleta X s. X d. Summa VIII lb. II s. VI d. Summa totalis***.

De Iohanne Gryllo pro XXIII libris de pepere, precio de libra X d. Summa XX s.

De Silvestro Paternostro, alienigena, pro II buttis et uno barello olei, quos debent L s. Summa V lb. XV s.

De portagiis marinariorum, alienigenis, pro V barellis olei, precio in toto III lb.

De Bartholomeo Cauda, alienigena, pro una jarra et dimidia olei, precio in toto XIII s. IIII d.

De Guido Penello, alienigena, mercatore de Ianua, pro III^CLII balis alym roche, precio de bale XL s. Summa***.

<1455,> octobre 23 e <1456, gennaio>, Southampton

Elenco doganale delle merci sbarcate dalla caracca di Francesco Giustiniani e quindi di quelle imbarcate sulla stessa caracca (SOTHAMPTON CIVIC RECORD OFFICE, Port Books, SC5/4/10, cc. 7r.-11v.).

De caraca unde Francesc Iustinianus est patronus, intrante le XXIII^e iour de octobre

{ ankrage III s. IIII d.,
plège A. Neggre:

De ludo de le dite neffe, intrante le mem jour:

de Lucyane Spénelle:	XII balette gualdorum	cust., wherff. XIII d. ob
	VIII sakkes almondes	cust., wherff. XX d.
	III payres de bregandynes et III dobelettes	cust. XII d.
	de mayle, val. IIII lb.	

de Dominico de Home	I balette cont. III c de canfas et telle	cust. VI d. wherff. I d.
---------------------	--	-----------------------------

de Cunrade Vernasse	I c de canfas et telle	cust. III d.
---------------------	------------------------	--------------

De batella Thome Nycolle, intrante le XXX^e jour octobre:

de Lazère Catane:	LXXV banelles de savon noyer, valans pro barelle XVI s. VIII d., summa valoris LXII lb. X s.	cust. XV s. VII d. ob. wherff. XII d. ob.
-------------------	--	--

de Luke Férépase:	III banelles de samonde II banelles savon noyer, valans XXXIII s. IIII d. cust. V d.	} cust., wherff. XVIII d. ob.
-------------------	--	-------------------------------

De ludo de dit neffe, intrante le dit jour:

de Lazère Catan:	XII banelles savon noyer, valans X lb.	cust. II s. VI d. wherff. I d.
------------------	--	-----------------------------------

de Luke de Vénen:	IIII banelles de savon noyer, valans III lb. VI s. VIII d.	cust. X d. wherff. I d.
-------------------	--	----------------------------

De batella Laurenci Srede, intrante IIII^e de novembre:

plège Adébraunde, de Phélyppo Pyne:	I ^M II ^C boses de ferre, que poisent XI ton II c IX lib.	cust. IX d. III d. wherff. XI d.
--	---	-------------------------------------

De ludo navis, intrante le mem jour:

de Harry Galyarde:	II balles de grayne de Syvyle, que poisent C et dim., valans XV lb.	cust. III s. IX d. wherff. II d.
--------------------	--	-------------------------------------

de Lucyan Spénelle:	II barettes savon noyer, valans XXXIII s. IIII d.	cust. V d. wherff. ob.
de Walter Fetplase, burgensis istius vylle:	XII barettes samonde XII barettes savon noyer VI balles mader	} cust., wherff. frank
De batella Iohannis Haryse, intrante le XVI ^e jour de janyver:		
de Luke Férépase:	VII galons de brew, valans XXXIII s. IIII d., de que sont vendé IIII m ^{ll} in batella A. de Dyngham.	cust. V d.
de Lucyan Spénelle:	XXXII balles alym XII balettes gualdorum XXVII balles almonde XVIII pypes de alym	cust., wherff. VI d. cust., wherff. XIII d. ob. cust., wherff. V s. VII d. ob. cust. XXVII s. wherff. III d.
de Pètre Danyèle:	LXX elles de telle VII dossènes de hamper, valans X s.	cust. I d. cust. I d. ob.
In ludo navis, intrante XVIII ^e jour de janyver:		
de Domynico Ryses, plège Lazère:	XIX balettes gualdorum	cust. XIX d. wherff. II d. ob.
In le carake de Iustiniane, exeunte:		
In batella Iohannis Bedelle, XXIII jour de janyver:		
de Pasquélysse Lasta:	II balles continentes LVI pannos II balles continentes LXII pannos III balles continentes LXX pannos III balles continentes LXXVI pannos III balles continentes XLII pannos V balles continentes XLVII pannos II balles continentes XX pannos Summa XXII balle continentes III ^c XXXIII pannos Item I barette vasorum stanny, que poise II c dim., valant XXVI s. VIII d.	} cust. LV s. VI d. wherff. XXII d. cust., wherff. XI d.
de Iohanne Baptisto de Gésebande, plège Luke Spénelle:	II balles continentes XXXII pannos III balles continentes LI pannos III balles continentes XXXVI pannos III balles continentes XXX pannos II balles continentes XXII pannos III balles continentes XXXIII pannos II balles continentes XXV pannos Summa XVIII balles continentes II ^c XXX pannos	} cust. XXXVIII s. IIII d. wherff. XVIII d.
de Matheo de Orea: de Bénet de Néger,	I pannus de LX II balles continentes LXII pannos	cust. III d.

de Lucyan Spénelle:	II balles continentes LII pannos III balles continentes III ^{XX} II pannos II balles continentes LI pannos I balle continens XXV pannos II balles continentes XLVIII pannos III balles continentes XXXVII pannos I balle continens XXI pannos II balles continentes XXVI pannos I balle continens XXVI pannos II balles continentes XVIII pannos I balle continens XI pannos I balle continens XVIII pannos Summa XXVI balles continentes III ^C XV pannos.	} cust. III lb. IX s. II d. wherff. XXI d.			
	Item III barettes vasorum stanny, que poisent XV c, valans CXXVI s. VIII d.		cust. V s. wherff. III d.		
de Petro Bonne, plège Lazère:	XX pesses de stayne XL pesses de stayne Summa LX pesses, ponderantes XV m ^{ll} , valans ***		cust. XII s. VI d. wherff. XV d.		
de Galyas Senturyon, plège Gentylle Camelle:	II balles continentes XXVII pannos I balle continens XIII pannos I balle continens LVI pannos II balles continentes XXIII pannos II balles continentes XXX pannos II balles continentes XXVIII pannos II balles continentes LII pannos X balettes continentes LXX pannos III balettes continentes XXIII pannos II balles continentes LIII pannos I balle continens XI pannos II balles continentes LXIII pannos Summa XXXII balles continentes III ^C LIII pannos		} cust. III lb. XV s. VIII d. wherff. II s. VIII d.		
de Naporione Spennelle:	II balles continentes XLI pannos II balles continentes XLVI pannos III balles continentes LIII pannos III balles continentes LVI pannos III balles continentes XLVIII pannos I balle I fangott continentes XXVI pannos I balle continens XV pannos Summa XV balles I fangott continentes II ^C III ^{XX} pannos			} cust. XLVI s. VIII d. wherff. XV d. ob.	
	Item III barettes vasorum stanny, que poisent XVI c dim., valans c XXV s. VIII d.				cust. V s. VI d. wherff. III d.

de Persevalle Gryle, plège Chrestofère Vernase:	II balles continentes XXXVI pannos I balle continens XXVI pannos III balles continentes XXXIII pannos V balles continentes LII pannos II balles continentes XXXVIII pannos I balle continens XX pannos Summa XIII balles continentes II ^C V pannos.	} cust. XXXIII s. II d. wherff. XIII d.
de Geronymo Lyone, plège C. Vernase:	I balle continens XVIII pannos I balle I fangott continentes XXXVI pannos I balle continens XXXIII pannos Summa III balles I fangott continentes III ^{XX} VIII pannos	} cust. XIII s. VIII d. wherff. III d. ob.
de Francesco Iustiniane, plège C. Vernase:	I balle continens VII pannos I balle continens XXI pannos II balles continentes XVI pannos Summa IIII balles continentes XLIIII pannos	cust. VII s. IIII d. wherff. IIII d.
de Pètre Cataneo, plège C. Vernase:	II balles continentes LXII pannos	cust., wherff. XVII d.
de Gyllyen Salvage, plège C. Vernase:	III balles continentes LXX pannos II balles continentes XLVIII pannos II balles continentes LVI pannos I balle continens XLII pannos I balle continens LX pannos I balle continens XLIIII pannos Summa X balles continentes III ^C XX pannos Item I petyt barelle vasorum stanny, que poise c dim., valant c XXVI s. VIII d.	cust. LIII s. IIII d. wherff. X d.
de Aytyne Campoze, plège C. Vernase:	II balles continentes XIII pannos I balle continens XIX pannos I balle continens XX pannos dim. I balette continens IX pannos Summa V balles continentes LXII pannos dim.	} cust. X s. V d. wherff. V d.
de Chrestofero Vernase:	I balle I fangott continentes IX pannos I balle II fangott continentes XIX pannos Summa II balles II fangott continentes XIX pannos	cust. III s. II d. wherff. III d.
de Maliydelle Bucoasse, plège Chrestofere Vernasse:	II bale continentes XXII pannos I bale continens VIII pannos Summa II balles continentes XXX pannos.	cust. V s. wherff. II d.

<1495>, marzo 16, Southampton

Elenco doganale delle merci imbarcate presso l'isola di Wight sulla caracca di Iacopo Doria (SOUTHAMPTON CIVIC RECORD OFFICE, Port Books, SC5/4/23, cc.85 r.-86 v.).

In caraka unde est patronus Jacomo Doria, exeunte XVI^o die marche apud Vectam.

De Antonio Spennella, pro IIII^{XX}II pokes lane.

De Petro Joyse, libero Londone, XV^o die, pro
III ballis continentibus XXXVI pannos longos

cust. frank
cran. VI d.

De Antonio Salvage, eodem die, pro
III balettis continentibus XLVIII pannos bastart
I balla continente XVII pannos
III ballis continentibus XI pannos pro balla
I balla continente XXIII pecias kersey
II ballis continentibus I^C pecias strictorum
I balla continente XLVIII pecias strictorum

} cust. XXIII s. IX d.
cran. XXII d.

Summa I^CXLIII panni.

I balla et fardelle continentibus IIII^C paslarge

cust. XII d.

I balla continente m^{ll} lib. flexe, valente IIII lb.

wherff. I d.
cust. XII d.

I fardelle continente I^C ulnas canvas

wherff. I d.
cust. II d.

I fardelle continente II^C pelles angete

cust. III d.

I fardelle continente I^C lib. paketgrete

cust. III d.
wherff. I d.

VII barrellis stani ponderantibus XIII c

cust. III s. VIII d.

I barrelle candelibrarum ponderante V c

wherff. VIII d. ob.
cust. II d.

II barrellis continentibus LX pecias strictorum pro barrelle

cust. V s.
cran. VI d.

De Jerome Gentyll, pro

VII barrellis continentibus XL pecias brygwater

cust. III s. III d.
cran. III d.

I panno in kersey

I baletta continente V pecias kersey

} cust. XII d.

I baletta continente VII pecias kersey

wherff. I d.

III ballettis continentibus IX pannos longos IX pannos curtos

Summa XXI pecie IX virge.

De Andrea Calvo, pro V ballis continentibus LXXIII pecias	cust. XII s. III d. cran. X d.
De Augustyne Spennelle, pro II ballis continentibus I ^C LX pecias strictorum	cust. VI s. VIII d. cran. VIII d.
III ballis continentibus LX pannos I balla continente X pannos II fangottis continentibus IX virgas	cust. XI s. VIII d. ob. q. summa LXX panni IX virge cran. X d.
De Iohanne de Salvo, pro VI ballettis continentibus I ^C XII pannos I balla continente X pannos I balla I baleta continentibus XXXVI pannos latos listatos	cust. XXIII d. cran. II s. cust. VI s. cran. III d.
De Gregorio Spennella, pro III ballettis continentibus XII pannos pro balla I fangoto continente I pannum	cust. VI s. cran. VI d. cust. II d.
De Vensent Wria, pro I balla continente LX pecias brygwater VI fangottis continentibus III pannos Summa XXXIII panni	cust. V s. VI d. cran. VI d.
De Brankyn de Maryne, pro III ballis continentibus XXX pecias brygwater pro balla III ballis continentibus XL pecias kersey pro balla I balla continente V ^C paslarge II barrellis stanni ponderantibus III ^C I barrelle candulstykke ponderante V c, valente **	cust. XII s. II d. cran. X d. cust. XV d. wherff. II d. cust. XII d. wherff. I d. cust. II d.

INDICE

PRESENZA E CULTURA DOMENICANA NELLA LIGURIA MEDIEVALE	pag.	5
<i>Vito Piergiovanni</i> , Prefazione	»	7
<i>Costantino Gilardi</i> , <i>Ut studerent et predicarent et conventum facerent</i> . La fondazione dei conventi e dei vicariati dei Frati Predicatori in Liguria (1220-1928)	»	9
<i>Giuseppe Papparone</i> , I Domenicani in Liguria: Taggia	»	55
<i>Maria Teresa Verda Scajola</i> , La chiesa del Convento di San Do- menico a Taggia: Tipologie architettonico-decorative coeve e limitrofe a confronto	»	61
<i>Lucinda Buia</i> , L'incontro di San Domenico e San Francesco: echi artistici e riflessioni letterarie dal dipinto di Gastaldi con- servato nel Convento domenicano tabiese	»	79
<i>Lorenzo Sinisi</i> , Un sommista ligure del primo Cinquecento: prime note su Giovanni Cagnazzo e la sua <i>Summa Tabiena</i>	»	91
<i>Gianni De Moro</i> , I "monti di pietà" nel ponente ligure tra cinque e seicento. Il caso di Dolcedo	»	115
<i>Arturo Bernal Palacios O.P.</i> , Presencia y cultura dominicana en la Liguria medieval. Conclusiones	»	139

Albo sociale	pag.	145
Atti sociali	»	151
<i>Paola Guglielmotti</i> , Definizione e organizzazione del territorio nella Liguria orientale del secolo XII	»	185
<i>Angelo Nicolini</i> , Commercio marittimo genovese in Inghilterra nel Medioevo (1280-1495)	»	215
<i>Fabien Levy</i> , Gênes, ville de France? Aspects juridiques de la domination française à Gênes	»	329
<i>Roberto Moresco</i> , Capraia sotto il governo delle Compere di San Giorgio (1506-1562)	»	357

 **Associazione all'USPI**
Unione Stampa Periodica Italiana

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

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