

L'articolo, ampiamente documentato e condotto da esperto dell'economia medioevale costituisce un valido apporto alla conoscenza di alcuni aspetti della schiavitù nella Genova dell'epoca. Ma solo il concorso di numerosi lavori del genere e soprattutto una visione panmediterranea dell'istituto potrà ricomporre l'ampio quadro di un fenomeno che interessa il diritto, l'economia, il costume della società medioevale.

DOMENICO GIOFFRÈ

#### XI CONGRESSO INTERNAZIONALE DI STORIA MARITTIMA

Con una larga partecipazione di studiosi provenienti da almeno 19 paesi, il 27 agosto 1969 si è inaugurato a Bari l'XI Congresso Internazionale di Storia Marittima. Aperti i lavori a Trani il 28 mattina, alla sera dello stesso giorno i congressisti, tornati a Bari, si sono imbarcati sulla motonave Ausonia che è partita alla volta di Rodi salutata dalle salve del caccia « Alpino » e dalle evoluzioni di un elicottero della marina militare.

L'Organizzazione del Congresso, destinando le ore di navigazione alle riunioni scientifiche, ha offerto a tutti i partecipanti l'opportunità di visitare Rodi, Beiruth e Baalbeck, Famagosta e Nicosia, Istanbul, Candia e Cnossos e, in fine, Dubrovnik. Una rotta che ciascuno aveva seguito — a tavolino — leggendo Heyd, o Lopez o... Pegolotti. Ma l'Ospedale dei Cavalieri a Rodi, le mura di Famagosta, la torre dei Genovesi a Costantinopoli evocano, nel paesaggio di cui sono parte, una storia che le pietre raccontano meglio dei libri. La dimensione delle città, ad esempio, racchiuse da mura ancora intatte; i porti, destinati ad accogliere galere genovesi, veneziane e poi turche, evocano assedi e battaglie navali, ma avvertono anche che il quadro delle grandi gesta era contenuto in un'angusta cornice. Insomma, un nutrito gruppo di storici ha veduto, nella dimensione reale, ciò che nessuno era mai riuscito ad inserire in un libro, neppure con le migliori illustrazioni.

Ma veniamo al Congresso. L'assenza di J. Heers e di J. Bergier, che si erano iscritti con relazioni interessanti il Mediterraneo nord occi-

dentale, ha purtroppo eliminato dal calendario quegli interventi che avrebbero interessato più da vicino la Liguria; parlando del Mediterraneo, però, era inevitabile che Genova e soprattutto i genovesi, facessero capolino in più di una relazione.

F. Sevillano Colom ha indicato nell'Archivio di Palma di Maiorca, di cui è direttore, una ricchissima raccolta di fonti che interessano i genovesi: « los más antiguos mercaderes que venieron con sus naves y cargamentos a traficar por las Baleares » (F. SODEVILLA, *Història de Catalunya*, Barcellona, 1963, p. 10). La notizia più antica è del 1232, appena tre anni dopo la « conquista »: si tratta di otto genovesi elencati tra i beneficiari dei contratti enfiteutici con cui si installarono 434 abitanti, soltanto per 99 dei quali, però, è indicata l'origine. È possibile, quindi, che i genovesi fossero più di otto. Per lo stesso secolo, la menzione di un *alfundica januensium* è già molto frequente ed in un documento, a margine, si legge *lotja dels genoveses*.

È noto che, soprattutto dopo la conquista della Sardegna da parte degli Aragonesi, i rapporti tra Genova e la Corona di Aragona divennero ostili e che i genovesi furono amici del Regno indipendente di Maiorca (1276-1343) finchè lo stesso si mantenne al di fuori della politica aragonese o addirittura entrò con essa in conflitto (Jaime III contro Pedro IV). Quando assecondò la politica aragonese, Maiorca incontrò l'ostilità di Genova. I registri dell'ancoraggio dell'Archivio di Palma segnalano due momenti di depressione nel movimento delle navi genovesi: 1321-24 e 1329-1337. Il primo momento — collegato con l'impresa di Sardegna — vede pirati liguri nel mare delle Baleari: almeno otto documenti del 1320 danno notizia di assalti a navi maiorchine da parte di genovesi. Il secondo momento è in relazione con i moti scoppiati in Maiorca contro i genovesi il 16 novembre 1330, moti che causarono anche l'incendio e la distruzione della casa dei Bardi di Firenze, rei di avere avvertito, in Siviglia, le quattro galee genovesi provenienti dalle Fiandre (forse con merci dei Bardi) del fatto che in Maiorca si stavano armando otto galee per attaccarle. L'isola fu sempre uno scalo importante per le navi genovesi e soprattutto per quelle dirette in Fiandra o di là provenienti; questo traffico è documentato dalle fonti che attestano anche come, dopo il 1340, i genovesi non mandassero più navi isolate a Maiorca, ma convogli più o meno numerosi. Ai viaggi di Fiandra erano certamente interessati i Bardi nel 1330 e dei convogli genovesi si valevano in genere i mercanti toscani per i loro commerci con il Nord Europa come appare dalla documentazione che il Prof. Melis ha

citato a questo proposito per la fine del Trecento, documentazione copiosissima tratta dall'Archivio Datini di Prato.

Seppure non più in qualità di protagonisti, Genova ed i genovesi sono tornati alla ribalta in più occasioni, come nella relazione di H. Kellenbenz, « *Il commercio della Germania con il Levante attraverso i porti di Venezia e Genova* », in cui è stata rilevata, tra l'altro, l'aspirazione dei mercanti tedeschi ad operare anche al di fuori dello stretto controllo che Venezia esercitava attraverso il « Fondaco dei tedeschi »; nella relazione di M. Malowist, che ha citato genovesi a Mosca e lungo le vie delle steppe; e nella relazione di S. Goldenberg che li ha ricordati attivi nei paesi danubiani. Nessuna meraviglia, comunque, nell'incontrare genovesi — soprattutto se di Pera o di Caffa — impegnati in traffici lungo il Volga, il Dnieper o il Danubio; qualche perplessità, invece, nel vederne minimizzato il ruolo insieme con gli altri italiani, nella relazione di J. Richard, « *La Méditerranée et ses relations avec son arrière-pays oriental (XI<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)* »; perplessità condivisa da Ch. Verlinden che è intervenuto per ricordare le signorie genovesi e veneziane in Oriente, i rapporti di parentela di alcuni genovesi con l'Imperatore, i lombardi di Negroponte cui vanno aggiunti veneziani e genovesi. Ma è forse lecito pensare che un discorso che copre ben cinque secoli non può che essere sintetico. Nella relazione del Vice-Presidente dell'Accademia dei Lincei, Prof. E. Cerulli su « *Il Mar Rosso nella storia della navigazione medioevale* », Genova ha invece il posto che le spetta. Le vie per l'Asia erano vie aperte dai genovesi: Boiardo fece seguire al suo Orlando innamorato la via dell'India sulla base della via genovese per Caffa e l'Ariosto indicherà poi ad Astolfo, diretto in Etiopia, la via genovese per la valle del Nilo secondo le indicazioni della cartografia genovese-maiorchina del XIII secolo. Episodi della presenza di Genova al Cairo — alcuni dei quali noti ai lettori di R. S. Lopez — hanno offerto agli studiosi presenti un chiaro quadro dell'intraprendenza e, diciamo pure, della « *larghezza di vedute* » dei genovesi, non alieni dal godere i favori del nemico della Fede, come quel Salvago eletto pubblicamente fratello del Sultano, o come i figli di Benedetto Zaccaria pronti a fornire schiavi per le esigenze particolari dello stesso Sultano. La posizione dei genovesi non mancava di suscitare apprensione presso tutti gli interessati ai traffici con l'Oriente e soprattutto a Venezia. Quando l'impero Persiano concesse due galee ai genovesi perchè si recassero a Bab-el-Mandeb, il tentativo pare sia fallito per noie politiche in patria, ma a Venezia si pensò

addirittura di inviare una squadra navale ad Aden per bloccare il Mar Rosso.

Dal Mar Rosso l'interesse dei congressisti si è rivolto alla costa nord occidentale dell'Africa, dove la presenza dei mercanti genovesi è stata ricordata da J. Devisse, « *Routes africaines occidentales et liaisons commerciales avec la Méditerranée à partir du XI<sup>e</sup> siècle* », in termini che ne rivelano l'importanza: « Sur les côtes nord-africaines, enfin, l'apparition des commerçants européens dans les ports du Maghreb modifie les formes du commerce africain », dove per commercianti europei si intendono, soprattutto i marsigliesi ed i genovesi, questi ultimi colti nel momento in cui stringono un patto di pace che li unisce agli Almohadi (1154). Ceuta dal XII secolo; Honain e Orano che si sviluppano nel XIII, poi Bugia e infine Tunisi (dove prevarranno catalani e veneziani) sono i punti più importanti dell'insediamento europeo, ma catalani e genovesi estesero le loro attività anche alla costa atlantica del Marocco fin dal secolo XIII « lorsqu'ils ont été certains que l'or, aussi, y arrivait ».

Nel XIII e XIV secolo la base principale dei contatti con i mercanti dell'interno era Fez, dove i genovesi « demeurent puissants », ma essi riuscirono a spingersi oltre (Malfante) e la loro politica li mantenne a lungo nelle loro posizioni, sia ricorrendo a ricchi doni — Raud-al-Quirtas segnala che nel 1291 un'ambasciata di mercanti genovesi portò superbi doni al sultano merinide, tra i quali un albero in oro sui cui rami si trovavano uccelli canterini — sia scegliendo, in Africa come altrove, la via degli scambi liberi piuttosto che quella dell'occupazione militare preferita da Catalani e da Portoghesi. Questi ultimi videro ben presto sparire ogni traffico dalle loro colonie (Ceuta ed Orano ne fecero l'esperienza nel XV e XVI secolo): le carovane potevano infatti cambiare rotta e far cessare del tutto l'afflusso di mercanzie nei porti occupati, incanalando il traffico, senza eccessivo disagio, verso i vicini scali liberi.

GIOVANNI REBORA