

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

XLVII

(CXXI) FASC. II



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

CENTOCINQUANTESIMO DELLA FONDAZIONE

22 novembre 1857 - 22 novembre 2007

Il 22 novembre 2007, nel complesso monumentale di Sant'Ignazio, sede dell'Archivio di Stato di Genova, alla presenza di rappresentanti della Provincia e del Comune di Genova, che hanno portato il saluto delle loro amministrazioni, di un folto pubblico di soci e di invitati, hanno avuto inizio le manifestazioni per il 150° della fondazione della Società Ligure di Storia Patria. Qui di seguito l'intervento del Presidente, basato principalmente su quello da lui dedicato ai 110 anni (v. in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., VIII, 1968, pp. 27-46; ora in D. PUNCUH, *All'ombra della Lanterna. Cinquant'anni tra archivi e biblioteche: 1956-2006*, *Ibidem*, n.s., XLVI/1, 2006, pp. 403-422), ma privo di note, e sul suo *Una lunga storia in breve*, in *La Società Ligure di Storia Patria*, Genova s.d. [2002], pp. 5-14.

Segue la prolusione del prof. Gianpaolo Romagnani, dell'Università di Verona. Al termine delle due relazioni, il Presidente ha consegnato alla marchesa Camilla Salvago Raggi la medaglia ricordo della sua appartenenza cinquantennale (1957-2007) alla Società; il Vicepresidente, prof. Vito Piergiovanni ne ha consegnato un'altra al Presidente per il cinquantennio 1956-2006. Ricordato che per l'occasione attuale è stata coniata una nuova, il Presidente ne ha offerto un esemplare al dott. Giorgio Devoto, assessore alla Cultura della Provincia di Genova, al prof. Nicolò Scialfa, vicepresidente del Consiglio Comunale di Genova, e alla dott. Paola Caroli, Direttore dell'Archivio di Stato.

Ci è parso significativo ripubblicare i testi dei discorsi pronunciati da Vincenzo Ricci, il 22 novembre 1857 e da Vincenzo Marchese il 21 febbraio 1858, rispettandone fedelmente le forme del testo e delle note.

Commercio marittimo genovese nei Paesi Bassi Meridionali nel Medioevo

Angelo Nicolini

Un'indagine per quanto possibile esaustiva condotta sulle fonti conservate negli archivi di Londra e di Southampton ha permesso di far luce su molteplici aspetti della presenza genovese in Inghilterra nel Medioevo. Fra quelli già pubblicati, un primo argomento di ricerca riguardava i mercanti ed i loro fattori residenti nell'isola nel Quattrocento, un secondo la loro navigazione nei porti inglesi per tutto il periodo di attività documentata, dal 1280 al 1495¹. Un terzo studio, tuttora in corso, avrà come tema le iniziative mercantili e finanziarie genovesi sul territorio del Regno.

La nostra attenzione si sposta ora verso l'altro polo di riferimento dei Comuni italiani medievali nel nord-ovest europeo, il primo in ordine cronologico ed a lungo il più importante, nonché il capolinea della rotta che dal Mediterraneo ed attraverso lo stretto di Gibilterra ed i porti inglesi raggiungeva il mare del Nord, cioè le Fiandre. Esaminandone la situazione nell'ottica del commercio marittimo, lo studio si estenderà genericamente agli antichi Paesi Bassi Meridionali, intendendo con questo termine il territorio corrispondente alle attuali regioni francesi della Picardie e del Nord-Pas-de-Calais, a quelle belghe delle Fiandre occidentali ed orientali, di Anversa e del Brabante ed a quella olandese della Zelanda: un'area estesa dunque dal fiume Somme all'attuale foce della Mosa (Hollands Diep), quella stessa su cui sorse nel tardo Medioevo il colto e raffinato ducato di Borgogna, così fascinosamente evocato nelle pagine di Huizinga². Lo studio è stato condotto nei diversi archivi che oggi ospitano la documentazione prodotta

¹ 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; ID., *Commercio marittimo genovese in Inghilterra nel Medioevo (1280-1495)*, *Ibidem*, n.s., XLVII/1 (2007), pp. 215-327.

² C. BARRON, *England and the Low Countries, 1327-1477*, in *England and the Low Countries in the Late Middle Ages*, a cura di C. BARRON e N. SAUL, Stroud 1995, p. 2; J. HUIZINGA, *L'autunno del Medio Evo*, Firenze 1961 (ed. orig. Haarlem 1928).

nell'area, e cioè in quelli di Bruges (Stadsarchief van Brugge), di Bruxelles (Archives Générales du Royaume), di Lille (Archives Départementales du Nord) e di Middelburg in Zelanda (Zeeuws Archief)³. È opportuno rimarcare fin da subito (anche se sull'argomento si tornerà in seguito) che il materiale archivistico fiammingo è profondamente diverso da quello inglese e quindi i dati raccolti non sono praticamente comparabili fra loro. Resta comunque il fatto che la ricerca è pressoché inedita, poiché gli archivi dei Paesi Bassi sono stati finora trascurati dagli studiosi di storia medievale genovese⁴.

1. *Le alterne fortune delle Fiandre e della Zelanda*

Prima della formazione del ducato di Borgogna i Paesi Bassi non costituivano un'entità politica, ma erano suddivisi in diversi comitati e baronie, alcuni feudi della Francia ed altri dell'Impero. Sin dal X secolo i feudi del re di Francia che costituivano le Fiandre furono però riuniti in una solida contea e poterono così godere, in anticipo su buona parte del resto d'Europa, di pace e di ordine. Sotto la protezione dei conti le città si svilupparono ed il commercio prosperò. Alcuni di loro, primo fra tutti Filippo d'Alsazia, si distinsero infatti per politiche economiche incisive, volte a stimolare lo sviluppo del loro dominio. Per questo l'ascesa delle Fiandre fu assai più precoce di quella delle province limitrofe, come il Brabante, la Zelanda o l'Olanda meridionale. A ciò contribuì anche la favorevole posizione del territorio, aperto al commercio marittimo verso il mare del Nord e con ampie vie d'acqua interne che penetravano profondamente nell'entroterra. Ma la pace ed il relativo benessere provocarono anche un aumento demografico, mentre, nonostante i grandi lavori di costruzione di dighe e di recupero di terre coltivabili a scapito delle paludi, il rendi-

³ STADSARCHIEF VAN BRUGGE (d'ora in poi SAB); ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME (d'ora in poi AGR); ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU NORD (d'ora in poi ADN); ZEEUWS ARCHIEF (d'ora in poi ZA); per la specificazione dei singoli fondi utilizzati v. oltre nel testo, alle relative citazioni.

⁴ L'unica eccezione significativa è rappresentata dal lavoro di J. PAVIOT, *Aspects de la navigation et de la vie maritime génoises au XV^e siècle d'après les comptes des baillis de l'Écluse, port de Bruges*, in *La storia dei Genovesi*, XII/1, Genova 1994, pp. 247-261, condotto nell'Archivio di Bruxelles su di una parte delle fonti citate alla nota 70. Alcune copie tratte da un non meglio specificato "Codice membranaceo" conservato nell'Archivio della stessa capitale belga furono trascritte da C. DESIMONI 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/3 (1871), pp. 361-547.

mento agricolo restava piuttosto basso. Così fu quasi obbligatorio per gli abitanti trovare una soluzione al problema avviandosi verso l'industrializzazione⁵.

Non è naturalmente questa la sede per ripercorrere, anche brevemente, la storia dell'industria tessile fiamminga medievale⁶. Basti ricordare che, tra la fine del dodicesimo secolo e gli inizi del quattordicesimo, la produzione fiamminga di panni di lana conobbe una fioritura straordinaria sia per quantità che per qualità e, attraverso le fiere della Champagne, intraprese rapidamente la conquista dei mercati mediterranei. Essa utilizzava come materia prima la lana inglese, la più pregiata allora in commercio: questa dipendenza stabilì una stretta colleganza economica fra i Paesi Bassi e l'Inghilterra, iniziata nel XIII secolo e destinata a durare ben oltre la fine del Medioevo. In un'area già allora teatro di importante urbanizzazione, ed attingendo a pregi e difetti dell'organizzazione corporativa delle "gilde", l'attività produttiva si concentrò soprattutto nelle città e fece la fortuna dei tre poli di Ypres, Gand e Bruges (dette appunto *drie steden*).

Nel corso del Trecento, tuttavia, una serie di cause e concause provocò una profonda crisi dell'intero sistema: aspri conflitti sociali fra capitale e lavoro sfociati in guerra civile, eccessiva rigidità delle "gilde" urbane, ascesa dell'industria tessile italiana, incessante aumento del prezzo della lana inglese per il crescente carico fiscale cui era sottoposta da parte della Corona. Per qualche tempo i disordini fiamminghi favorirono il vicino Brabante, e le tre città appena ricordate furono affiancate da Malines, Bruxelles e Lovanio. Ma dopo il 1350 la spettacolare espansione dei panni inglesi di media qualità, smerciati a prezzi altamente competitivi grazie ai costi enormemente più bassi della materia prima, conquistò i mercati dell'Europa nord-occidentale

⁵ 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. 211-212; H. VAN WERVEKE, *La politica economica dei governi. I Paesi Bassi*, in *Le città e la politica economica nel Medioevo*, Torino 1977 (*Ibidem*, 3; ed. orig. Cambridge 1965), pp. 398-399; C. BARRON, *England and the Low Countries* cit., p. 10.

⁶ La bibliografia sull'argomento è vastissima; l'opera di riferimento resta tuttora quella di E. CARUS-WILSON, *L'industria laniera*, in *Commercio e industria* cit., pp. 416-481. Ad essa si possono aggiungere due altri testi importanti, uno non recente ma molto documentato e l'altro recente e brillantemente ricco di spunti e di riferimenti: H. LAURENT, *La draperie des Pays-Bas en France et dans les pays méditerranéens*, Paris 1935; 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. 228-324.

e segnò il definitivo declino della grande produzione tessile urbana nei Paesi Bassi Meridionali. A nulla valse, come vedremo, il bando all'importazione dei panni inglesi decretato nel 1359 dal conte di Fiandra a protezione della propria industria tessile.

Già dalla fine del Duecento, inoltre, i governanti fiamminghi avevano dovuto fronteggiare i problemi creati dalla concorrenza fra l'industria tessile urbana e quella nei centri minori delle campagne. I conti avevano interesse a favorire questi ultimi, dove la loro autorità era più rispettata, ma al tempo stesso non avevano la forza di contrariare le grandi città, a loro ostili ma economicamente potenti. Alla fine, nella seconda metà del Trecento, i diritti di svolgere attività manifatturiere furono concessi ad alcuni centri minori, fra cui Wervicq nel 1359⁷. Qui e negli altri villaggi della valle della Lys, che segna oggi il confine tra Belgio e Francia, ad una ventina di chilometri a nord di Lille, sorse allora un'industria tessile rurale che produceva panni leggeri di qualità media. Insieme con molti altri villaggi sparsi nella campagna dei Paesi Bassi Meridionali, gli articoli di quelle che furono chiamate *nowvelles draperies* si imposero sul mercato mediterraneo sino ai primi decenni del Quattrocento, prima di finire poi anch'essi soppiantati dai prodotti inglesi⁸.

Al declino economico delle Fiandre, oltre all'ascesa del Brabante, si sovrappose anche quella dell'Olanda, che inizialmente si compì a spese dell'Hansa. A paragone della sfida inglese all'associazione mercantile tedesca (sfida che si era sviluppata ed era stata poi perduta a cavallo fra Tre e Quattrocento), quella olandese maturò relativamente tardi ed in forme assai più elusive. Furono proprio la sua lentezza e la mancanza di successi clamorosi a decretarne la riuscita, poiché l'Hansa non se ne allarmò se non quando era ormai troppo tardi. Essa fu inoltre il frutto di fattori economici e geografici piuttosto che politici e di iniziative locali piuttosto che nazionali. Sta di fatto che, a partire dalla seconda decade del XV secolo, il commercio marittimo olandese si era insediato stabilmente nel Baltico e nel 1441 l'Hansa dovette sottoscrivere la propria sconfitta. Inoltre, l'Olanda raccolse l'eredità fiamminga nella produzione tessile: alla metà del Quattrocento Leida era uno dei principali centri lanieri d'Europa⁹.

⁷ H. VAN WERVEKE, *La politica* cit., pp. 414-415.

⁸ 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*, III, Milano 1962, pp. 217-243.

⁹ M. POSTAN, *Il commercio* cit., pp. 285-288.

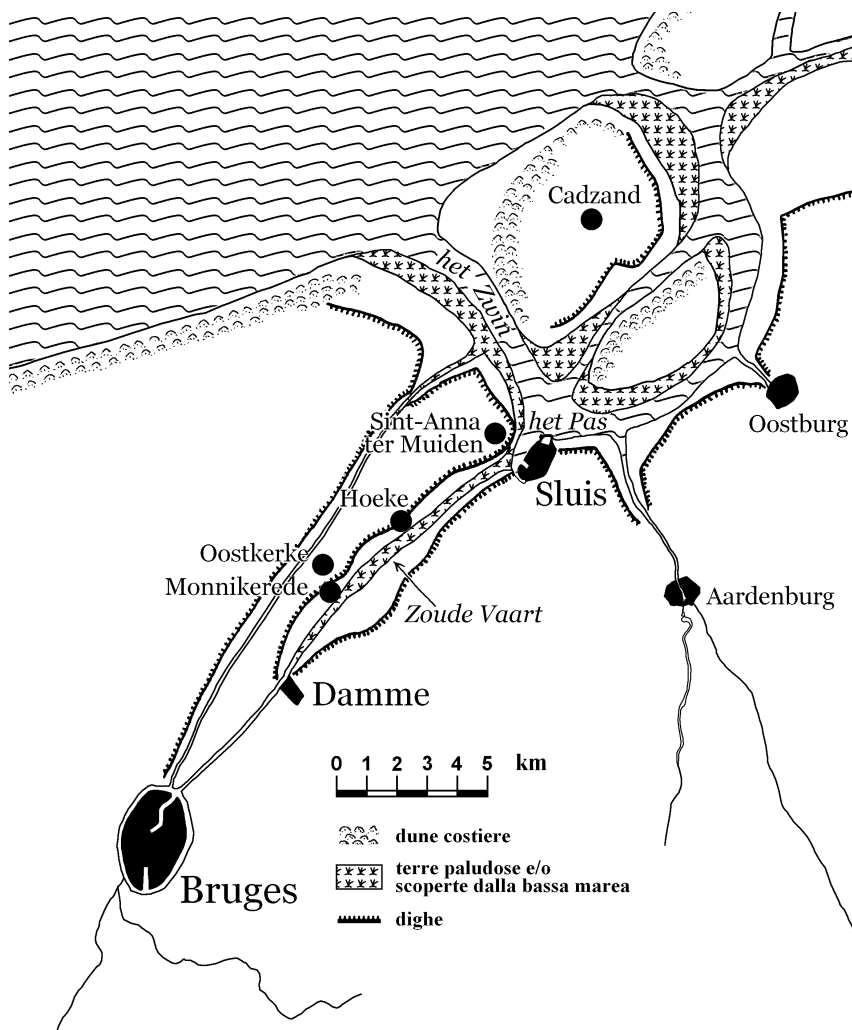


Fig. 1 - Il complesso portuale dello Zwin agli inizi del Quattrocento.

La maggiore beneficiaria della politica dei conti, ai primordi dell'unità politica fiamminga, fu Bruges. Situata al limite tra la Fiandra interna e la pianura costiera, da quando, nel III secolo, quest'ultima era stata invasa dalle acque, essa si trovava affacciata sul mare. In seguito, dopo che le acque si furono ritirate, uno o due canali marini la mantennero collegata con il mare del Nord tramite un vasto golfo chiamato Sincfal. Una documentazione indiretta dimostra, per questo periodo, rapporti della città con la Scandinavia e l'Inghilterra. Il suo stesso nome sarebbe una corruzione della parola vichinga *bryggja*, che significa luogo di attracco o imbarcadero¹⁰.

Nella seconda metà dell'XI secolo, tuttavia, la costruzione di dighe a nord del centro abitato provocò un rapido insabbiamento dei canali e la città cessò dunque di essere un porto. Ma nel 1134 un'eccezionale ondata di marea infranse le dune costiere fra le attuali cittadine di Knokke e di Cadzand, invase l'antico golfo del Sincfal ed ampliò il letto di un piccolo corso d'acqua chiamato Scheure. Si formò così un nuovo braccio di mare a nord-est di Bruges, un grande estuario cui fu dato il nome di "het Zwin" (la Baia)¹¹. La geografia dell'area alla fine del Medioevo è riprodotta alla figura 1. Nel 1180 Filippo d'Alsazia fondò una città all'estremità meridionale dell'estuario, cinque chilometri a nord di Bruges, che venne chiamata Damme (chiusa). Qui infatti fu costruita una chiusa per regolare l'afflusso delle acque, all'imbocco del canale scavato per unire Bruges allo Zwin. Damme divenne così l'avamposto della città fiamminga, che si assicurò la proprietà del canale e dei suoi argini, nonché della chiusa e delle banchine¹². A partire forse dal 1290, all'estremità del canale entro la città, le autorità di Bruges fecero erigere una gru, gestita in appalto o direttamente dall'amministrazione comunale, la cui immagine ci è nota attraverso alcune testimonianze iconografiche del tempo. Ciò implicava naturalmente l'esistenza di una banchina,

¹⁰ M. RYCKAERT, *La gestion des ports flamands au Moyen Age*, in *I porti come impresa economica*, Firenze 1988 (Atti delle Settimane di Studio dell'Istituto Internazionale di Storia Economica 'F. Datini' di Prato, 19), pp. 351-353.

¹¹ M. RYCKAERT, *Topografie en hydrografie van de kustvlakte*, in *Brugge en de zee: van Bryggia tot Zeebrugge*, a cura di V. VERMEERSCH, Antwerpen 1982, pp. 21-23. Per una storia della geografia dello Zwin v. W. WINTEN, *Historische geografie van de Zwinstreek. Een stand van Zaken*, in « Bijdragen tot de geschiedenis van West-Zeeuws-Vlaanderen », 30 (2002), pp. 9-54 ed in particolare pp. 43-47.

¹² M. RYCKAERT, *La gestion des ports cit.*, pp. 355-356.

in modo che i battelli potevano attraccare direttamente ai piedi della gru per scaricare le merci più pesanti e voluminose¹³.

La crescente importanza dello Zwin è dimostrata dalla successiva e rapida fondazione sulle sue sponde di altre città portuali: Mude (poi Sint-Anna ter Muiden) nel 1213, Monnikerede nel 1226, Hoeke nel 1250 e quella destinata alla maggior fortuna, Lamminsviet o Sluis (in francese l'Écluse) nel 1290. Bruges rimaneva priva di sbocco diretto al mare, poiché la chiusa di Damme permetteva il passaggio soltanto a chiatte e piccoli battelli, su cui venivano trasbordati i carichi destinati alla città. Ma essa riuscì nondimeno a trarre il massimo profitto dalla fortuna dello Zwin, esercitando sulle sue acque un geloso controllo politico e commerciale attraverso una amministrazione diretta del territorio, chiamato "het Brugse Vrije", ed evitando che i vari porti diventassero troppo potenti o troppo autonomi¹⁴.

Anche senza l'appoggio del governo comitale, a partire già dalla metà del XIII secolo si era dunque venuto formando di fatto sullo Zwin un "fondaco" nel senso più ampio di una concentrazione di mercati, per via dei vantaggi geografici ed economici di quella località. I conti potevano tutt'al più imporre che un particolare prodotto venisse smerciato in un dato luogo¹⁵. Ed in effetti ciò avvenne nel 1323, quando il conte di Névers concesse a Bruges il "diritto di fondaco" (*ius stapule* o *estaple*), un privilegio in base al quale si imponeva di trasportare in città, per immagazzinarla e poi venderla, la maggior parte delle merci sbarcate nell'estuario. Quest'arma giuridica garantì a Bruges quella supremazia assoluta che essa aveva peraltro già conquistato sul campo. Facevano eccezione all'*estaple* (da *étape*, tappa) le aringhe e soprattutto il vino, scaricati a Damme, che divenne così un importante centro di importazione dei vini francesi. I porti affacciati sul braccio di mare, che godevano teoricamente di una posizione più favorevole, furono allora definitivamente relegati ad un ruolo di secondo piano¹⁶.

All'apice dello sviluppo economico fiammingo, nel XIII secolo e nei primi anni del XIV, Bruges era uno dei centri principali della regione, insieme

¹³ *Ibidem*, pp. 364-365. Le prime citazioni della gru nella contabilità cittadina risalgono al 1292; *De rekeningen van de stad Brugge (1280-1319)*, a cura di C. WYFFELS, I (1280-1302), Bruxelles 1965, pp. 341, 344.

¹⁴ J.A. VAN HOUTTE, *De geschiedenis van Brugge*, Bussum 1982, pp. 118-119.

¹⁵ H. VAN WERVEKE, *La politica* cit., p. 411.

¹⁶ M. RYCKAERT, *La gestion des ports* cit., pp. 358-359.

con Gand ed Ypres (le *drie steden*) e con Douai nell'Artois. Ma, a differenza di queste altre città, sin dall'inizio essa fu più importante commercialmente che industrialmente. Ciò fece sì che le fortune della città non seguissero lo stesso andamento di quelle della regione circostante. La sua situazione geografica si rivelò molto favorevole per i traffici con l'Inghilterra e la pose quindi in prima linea in quella associazione economica fra i due paesi cui già si è accennato, basata essenzialmente sulla lana¹⁷. Sembra che sia stato questo fattore ad attrarre i Tedeschi a Bruges. L'entrata nell'orbita dell'Hansa fece della città fiamminga un centro del commercio internazionale, sede com'era di una grande fiera dove, oltre a Tedeschi ed Inglesi, concorsero con il tempo Francesi del nord, Spagnoli e soprattutto Italiani¹⁸. L'arrivo poi delle galere italiane (quelle genovesi giunsero nello Zwin a partire dal 1277, quelle veneziane dal 1314) e quindi l'apertura di relazioni dirette con il Mediterraneo, fu un fattore decisivo nello sviluppo della città: grazie anche ad altre modificazioni strutturali dell'organizzazione commerciale, nel corso del primo quarto del Trecento il mercato di Bruges prese il sopravvento sulle fiere della Champagne e ne raccolse l'eredità¹⁹.

Non erano mancati, naturalmente, tentativi di concorrenza da parte di altre città della regione²⁰. Sin dall'ultimo quarto del Duecento, grazie alla sua posizione presso le foci della Mosa e del Reno, Dordrecht (nell'Olanda Meridionale) aveva cominciato a rivaleggiare con Bruges come centro del commercio di riesportazione nei Paesi Bassi. Ma ciò provocò un lungo conflitto di interessi con altre città olandesi emergenti, conflitto nel quale i conti d'Olanda non seppero assumere una posizione chiara, finché alla fine del Trecento i Tedeschi abbandonarono Dordrecht, decretandone la decadenza. An-

¹⁷ M. POSTAN, *Il commercio* cit., pp. 268-270.

¹⁸ J.A. VAN HOUTTE, *An Economic History of the Low Countries, 800-1800*, London 1977, p. 47; M. POSTAN, *Il commercio* cit., p. 257; M. RYCKAERT, *Hydrografie van de binnenstad en bloei van de middeleeuwse haven*, in *Brugge en de zee* cit., pp. 35-39; J.A. VAN HOUTTE, *De geschiedenis van Brugge* cit., p. 107 e sgg.

¹⁹ J.A. VAN HOUTTE, *Mercanti, imprenditori e banchieri italiani nelle Fiandre*, in *Aspetti della vita economica medievale*, Firenze 1985 («Atti del convegno di studi nel X anniversario della morte di F. Melis»), p. 153.

²⁰ H. VAN WERVEKE, *La politica* cit., pp. 411-413; J.A. VAN HOUTTE, *An Economic History of the Low Countries* cit., pp. 94-95, 97; N.J.M. KERLING, *Commercial Relations of Holland and Zealand with England from the Late 13th century to the Close of the Middle Ages*, Leiden 1954, pp. 31-36.

versa, per parte sua, era stata nel 1295 la sede dello Staple inglese per la lana, cioè il porto obbligato monopolistico di riferimento per le esportazioni²¹, dopo che questo vi era stato trasferito da Dordrecht, e grazie ai privilegi concessi nel 1315 dal duca di Brabante ad Inglesi, Anseatici, Fiorentini e Genovesi si avviava a diventare una concorrente temibile per Bruges. Ma nel 1356 il conte di Fiandra Luigi di Mâle conquistò la città e, separandola dal suo *hinterland*, ne decretò la temporanea decadenza. Solo nel 1430, quando l'espansione del ducato di Borgogna riunì Anversa al Brabante, la città poté riprendere a prosperare con i propri mezzi. Ciò avvenne anche grazie ad una serie di eventi economici e naturali di cui vedremo tra breve di occuparci.

Proprio un evento naturale, d'altra parte, avrebbe contribuito a provocare, nel lungo periodo, l'irreversibile declino di Bruges. Già alla fine del XII secolo avevano infatti cominciato a manifestarsi i primi segni di insabbiamento dello Zwin e la situazione si andò aggravando nei secoli seguenti²². All'inizio le autorità cittadine si accontentarono di far dragare i fondali, ma poi furono costrette, sempre con l'impiego di denaro pubblico, ad intraprendere una serie di lavori giganteschi ed onerosissimi, quali il nuovo scavo di canali e di bracci di mare e la costruzione di chiuse e di dighe. Ma tutto fu inutile. Al tempo stesso, la presenza di banchi di sabbia che si formavano e si spostavano costantemente causò un crescente numero di naufragi nello Zwin. Le autorità furono dunque costrette a regolamentare il pilotaggio all'interno nell'estuario, imponendo dal 1454 l'impiego obbligatorio su tutti i natanti di un nocchiero locale a spese della città, ed a piazzare boe per segnalare i banchi di sabbia²³.

* * *

²¹ Analogo nei suoi principi costitutivi all'*estaple* fiammingo cui si è già accennato, 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 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 (1926-28), pp. 17-35; EAD., *The Wool Trade in English Medieval History*, Oxford 1941, pp. 86-103.

²² M. RYCKAERT e A. VANDEWALLE, *De strijd voor het behoud van het Zwin*, in *Brugge en de zee* cit., pp. 53-59; L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaire des Archives de la ville de Bruges*, IV, Bruges 1876, p. 208 e sgg.

²³ *Ibidem*, V, Bruges 1876, p. 510.

Nel XIII secolo il controllo del territorio zelandese chiamato “Be-westen Schelde” (ad occidente della Schelda) era stato a lungo conteso tra Fiandre ed Olanda, ma nel 1323 i Fiamminghi avevano subito una decisiva sconfitta e le isole zelandesi di Noord-Beveland, Walcheren, Zuid-Beveland e Wolphaartsdijk erano entrate nell’orbita del ducato d’Olanda²⁴.

L’isola di Walcheren si trova ad una dozzina di chilometri a nord di Sluis, sull’altra sponda del largo estuario formato da quello che oggi si chiama Westerschelde ed è il braccio meridionale (e l’unico aperto al mare) della Schelda, mentre nel Medioevo esso si chiamava Honte, essendo l’altro braccio della Schelda (oggi Oosterschelde) quello che allora permetteva la navigazione verso il porto di Anversa. Walcheren costituisce la parte sud-occidentale della Zelanda, una regione che si estende a nord sino alla foce della Mosa (Maas) dove sorge Dordrecht. Profondamente modificata in anni recenti da bonifiche e da grandi dighe, la medievale contea di Zelanda (come mostra la figura 2) era un vasto arcipelago di torbiere e di basse praterie paludose, spesso alla mercé delle grandi maree primaverili ed autunnali, che cominciò ad essere protetto grazie alla costruzione di dighe. Ma, come già nello Zwin, l’enorme forza delle acque, respinta dagli sbarramenti, si sfogò altrove. Verso la fine del XIV secolo banchi di sabbia andavano progressivamente ostruendo la foce della Schelda a nord di Walcheren (la Oosterschelde), mentre l’Honte a sud dell’isola cominciava ad approfondirsi. Ciò non permetteva ancora ai natanti più grandi di raggiungere Anversa per quella via, ma l’isola di Walcheren già aveva cominciato a prosperare. Le navi infatti attraccavano a Vlissingen, a Veere e soprattutto ad Arnemuiden, gli avamposti del capoluogo Middelburg, e qui le merci venivano trasbordate su imbarcazioni più piccole. Intanto il modesto commercio regionale, basato all’inizio soprattutto sulle flottiglie da pesca, si andava estendendo dal Baltico all’Inghilterra, inserendosi negli spazi lasciati vuoti dalla crisi della marina fiamminga. Attorno alla metà del Trecento, infatti, la Zelanda stava palesemente approfittando del declino commerciale fiammingo e, fuori dal controllo e quindi dalle restrizioni protezionistiche dei conti di Fiandra, si poneva come un mercato indipendente da Bruges ed in concorrenza diretta con Sluis. A metà strada fra il Baltico ed i porti francesi del sale e del vino ed a poche miglia dai grandi centri mercantili fiamminghi, Middelburg cominciava inoltre a diventare un quartiere d’inverno per le navi anseatiche²⁵.

²⁴ N.J.M. KERLING, *Commercial Relations* cit., pp. 5-11.

²⁵ P. SIJNKE e T. VAN GENT, *Geschiedenis van Middelburg*, Vlissingen/Middelburg 2001,

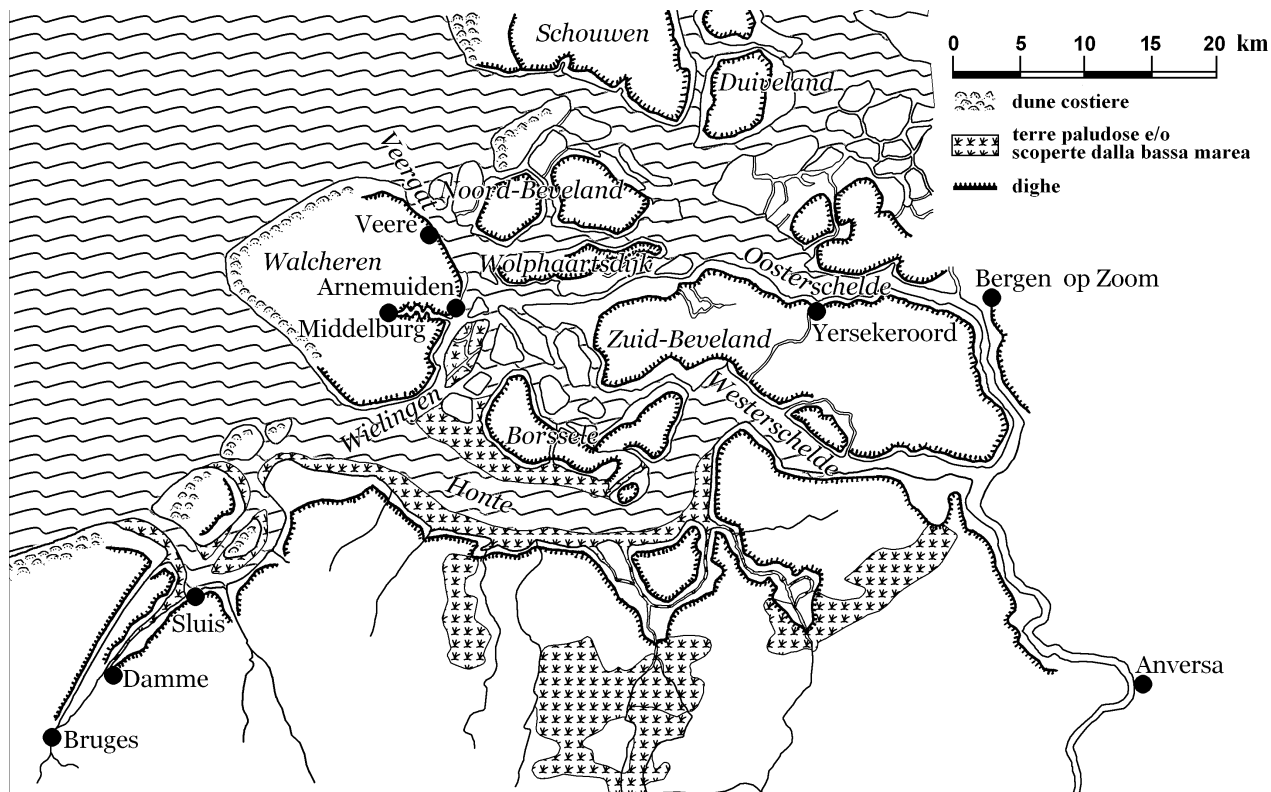


Fig. 2 - I Paesi Bassi Meridionali agli inizi del Quattrocento

Sotto quest'aspetto la politica a favore dei mercanti stranieri intrapresa dal duca Albrecht, allora conte di Olanda, Zelanda e Hainaut, era vivamente apprezzata dalla popolazione locale e portò a Walcheren un inaspettato e brillante vantaggio, e cioè il trasferimento a Middelburg dello Staple inglese per la lana.

La decisione trovava le sue cause in un grave scacco per la Corona inglese, quando nel 1369 Margherita, unica figlia ed erede del conte di Fiandra Luigi di Mâle e già promessa ad un figlio di Edoardo III d'Inghilterra, aveva finito per sposare Filippo l'Ardito duca di Borgogna, fratello del re di Francia Carlo V. Il passaggio delle Fiandre al campo francese nella guerra dei Cent'Anni allora in corso non era stato tuttavia così automatico come si sarebbe potuto pensare, perché le grandi città manifatturiere fiamminghe (le *drie steden*, Bruges, Gand e Ypres) dipendevano in modo pressoché totale dalle forniture di lana inglese e si erano pertanto ribellate al mutato indirizzo politico. Ma alla fine del 1382, nella battaglia di Roosebeke, un esercito francese comandato dallo stesso conte Luigi aveva sconfitto i cittadini ribelli, sancendo così il passaggio fiammingo sotto l'influenza francese ed il conseguente bando di ogni commercio con gli Inglesi. Due anni dopo, alla morte di Luigi, la contea di Fiandra fu annessa al ducato di Borgogna di Filippo l'Ardito ²⁶.

Il totale controllo delle Fiandre aveva permesso ai Francesi di assumere anche una posizione dominante nella Manica, rendendo quindi insostenibile la situazione dell'*enclave* inglese di Calais. Qui, sin dal 1363, la Corona aveva stabilito lo Staple (versione inglese di *estaple*) per la lana, cioè il porto obbligato monopolistico di riferimento per le esportazioni ²⁷. Ma nel 1383, a causa dell'ostilità francese, le esportazioni di lana dall'isola verso Calais crollarono ed un gruppo di mercanti londinesi, senza l'appoggio regio, decise di spostare lo Staple verso acque più tranquille. La scelta del porto la cui collocazione era più favorevole alla continuazione dei traffici, ed al tempo stesso a distanza di sicurezza dai vascelli pirati francesi che infestavano la Manica, cadde proprio su Middelburg ²⁸. Nel 1383 lo Staple fu dunque tra-

p. 34; J.A. VAN HOUTTE, *An Economic History of the Low Countries* cit., p. 106; N.J.M. KERLING, *Commercial Relations* cit., pp. 29-30.

²⁶ C. BARRON, *England and the Low Countries, 1327-1477*, in *England and the Low Countries in the Late Middle Ages*, a cura di C. BARRON e N. SAUL, Stroud 1995, pp. 4-5.

²⁷ Sullo Staple v. nota 21.

²⁸ F. MILLER, *The Middleburgh Staple, 1383-88*, in « The Cambridge Historical Journal », II (1926-28), pp. 63-65; N.J.M. KERLING, *Commercial Relations* cit., pp. 30-31.

sferito in Zelanda. Ma dopo qualche anno l'attività commerciale a Calais cominciò a dare segni di risveglio e nel 1388 lo Staple tornò in città, dopo che « la politica riprese la via tracciata dagli imperativi economici »²⁹.

Per quanto effimera, la presenza dello Staple contribuì tuttavia in maniera potente alla crescita economica che, nell'ultimo quarto del Trecento, toccò Middelburg e le altre città della Zelanda, ma anche quelle dell'Olanda. Non poteva esserci d'altra parte, per i mercanti inglesi, un posto migliore di Walcheren per smerciare i loro panni, banditi a Sluis dal protezionismo fiammingo sin dal 1359³⁰. Ciò fece di Middelburg il principale centro di smistamento dei tessili inglesi nei Paesi Bassi e, seguendo le usanze del tempo, la città ne profitò per garantirsi nel 1404 il diritto di *estaple* su tutte le merci che risalivano l'Honte verso Anversa. D'altra parte, la scelta inglese di stabilire colà lo Staple era stata dettata da considerazioni economiche non certo superficiali, quali la constatazione della graduale ascesa economica di tutta l'area economica alla foce della Schelda e della regione del Brabante che ne costituiva l'*hinterland*³¹.

Ma, per ironia della sorte, proprio in quegli anni le forze della natura contribuirono a modificare la situazione. Il XV secolo si aprì infatti con una serie di eccezionali inondazioni, tempeste e maree. La più famosa di esse, nel 1404, approfondì definitivamente i fondali dell'Honte, rendendo Anversa accessibile alle navi più grandi. A Yersekeroord, sulla sponda zelandese dell'Oosterschelde, era stato istituito un grande pedaggio, la cui contabilità fra il 1346 ed il 1409 si è conservata; alla ripresa della documentazione dopo una lacuna, gli introiti del 1424-32 indicano un drammatico calo dei passaggi di merci, chiara dimostrazione che ormai il flusso dei traffici aveva imboccato l'Honte e la Westerschelde³². Middelburg perse così nei fatti il suo diritto di *estaple* e solo nel 1430, dopo lunghe negoziazioni, ottenne di po-

²⁹ C. BARRON, *England and the Low Countries* cit., pp. 5-6; per una raccolta di documenti, inglesi e zelandesi, relativi allo Staple v. W.S. UNGER, *Bronnen tot de geschiedenis van Middelburg in den landsheerlijken tijd*, vol. 3, 's-Gravenhage 1931, pp. 23-37.

³⁰ J.A. VAN HOUTTE, *Mercanti, imprenditori e banchieri* cit., pp. 154-155.

³¹ J.A. VAN HOUTTE, *An Economic History of the Low Countries* cit., pp. 105-106.

³² K. HEERINGA, *De rekeningen en andere stukken in 1607 uit Hollandsche rekenkamer naar de Zeeuwsche overgebacht. Het Henegouwsch-Beiersche tijdvak (1319-1432)*, 's-Gravenhage 1913, p. 8. Sul pedaggio di Yersekeroord e sulla sorte dei documenti citati v. oltre, paragrafo 4.

ter riscuotere un semplice pedaggio marittimo sulle imbarcazioni in transito. Ma nel 1460 anche questo privilegio fu revocato³³.

Nel frattempo, peraltro, anche la Zelanda era già entrata a far parte del composito ducato borgognone. Come già accennato, la casa di Borgogna aveva fatto il suo ingresso nei Paesi Bassi nel 1384, allorché Filippo l'Ardito era diventato conte di Fiandra e di Artois dopo aver sposato la contessa Margherita, ultima erede del ceppo comitale. Ma solo dopo il 1430, quando suo nipote Filippo il Buono ebbe riunito il Brabante ed il Limburgo (1430), l'Olanda e la Zelanda (1431), lo Hainaut (1433) ed il Lussemburgo (1451), si può parlare di uno Stato di Borgogna.

I duchi ereditarono tuttavia dai loro predecessori i conflitti interni ad ogni principato ed i radicali contrasti di interessi fra l'uno e l'altro di essi, e non furono in grado di elaborare una linea di politica economica generale. In alcuni casi si lasciarono prendere la mano da ragioni di opportunismo politico, in altre seguirono concezioni pre-mercantilistiche³⁴. Essi tentarono, ad esempio, di esportare nei nuovi domini la loro politica protezionistica. Ma in realtà né Anversa né Middelburg avevano proprie industrie tessili da proteggere contro l'inarrestabile espansione dei prodotti inglesi, che anzi erano per loro fonte di vantaggi e guadagni molteplici. I ripetuti tentativi del duca di imporre anche nel resto dei Paesi Bassi il bando all'importazione di panni inglesi, emanato sin dal 1359 a protezione dell'industria fiamminga in crisi, non ebbero successo. Nel luglio 1436, ad esempio, alcuni ufficiali ducali che stavano tentando di confiscare panni inglesi a Middelburg furono aggrediti ed uccisi dalla popolazione, e solo l'invio di un esercito restaurò l'ordine³⁵. Ma, dopo il 1452, il mercato zelandese non fu più in grado di opporsi al bando. Esso era ormai di importanza troppo scarsa, di fronte ad Anversa ed alla sua satellite Bergen op Zoom.

Il declino delle Fiandre prima e di Bruges poi avevano avuto per contrappeso, come già detto, l'ascesa dell'Olanda e quella del Brabante. Ora

³³ J.A. VAN HOUTTE, *An Economic History of the Low Countries* cit., p. 106; N.J.M. KERLING, *Commercial Relations* cit., p. 40.

³⁴ H. VAN WERVEKE, *La politica* cit., p. 402.

³⁵ J.H. MUNRO, *Wool, Cloth, and Gold. The Struggle for Bullion in Anglo-Burgundian Trade, 1340-1478*, Brussels and Toronto 1972, pp. 115-116; J.A. VAN HOUTTE, *An Economic History of the Low Countries* cit., p. 107. Sulle esportazioni di panni inglesi in Zelanda e Brabante v. *Ibidem*, p. 68 e sgg.; G.A. HOLMES, *The 'Libel of English Policy'*, in «English Historical Review», LXXVI/299 (1961), pp. 197-199; N.J.M. KERLING, *Commercial Relations* cit., pp. 75-78.

Anversa rivaleggiava seriamente con Bruges ed in breve sarebbe cresciuta sino a rilevarne il primato, dopo essere diventata il terminale di itinerari più recenti e più competitivi che portavano alla Lorena ed alla valle del Reno³⁶.

2. I Genovesi a Bruges fra mercatura e finanza

Già nella prima metà del Trecento Bruges era il principale mercato anseatico all'estero e per almeno un secolo sarebbe stata il maggior centro d'affari a nord delle Alpi³⁷. Essa era il capolinea della grande strada anseatica da est ad ovest ed il punto da cui si dipartivano le altre vie che la collegavano con il sud della Francia, con la penisola iberica e con l'Italia. La sua funzione di polo mercantile di stoccaggio e redistribuzione e di grande piazza bancaria la mantennero a lungo in una posizione privilegiata rispetto alle altre città fiamminghe, più rigidamente dipendenti dall'industria tessile. Perciò, almeno per mezzo secolo, la crisi politica ed economica nelle Fiandre e l'emigrazione delle *nouvelles draperies* in zone lontane del paese non intaccarono la fortuna di Bruges, che anzi proprio in quegli anni raggiunse l'apice della sua prosperità. Essa, in fondo, non fu minacciata nemmeno dall'insabbiamento progressivo dello Zwin: come giustamente osservato da van Houtte, infatti, a ben vedere «l'insabbiamento era già in corso prima che il mercato di Bruges si sviluppasse, e non gli impedì di espandersi»³⁸.

Ma prima di parlare, finalmente, della presenza genovese nella città fiamminga quale ci viene offerta dalle fonti documentarie locali, non si può non definire la natura delle fonti stesse. Come già rimarcato nei lavori precedenti, lo studio della vasta documentazione inglese ha permesso una lettura delle attività marittime e commerciali genovesi nell'isola assai ricca ed in parte anche diversa da quella finora tradizionalmente nota, ricavata sulla scorta della documentazione ligure. Purtroppo, invece, il materiale archivistico reperibile nei Paesi Bassi non consente di raggiungere risultati analoghi. A Bruges, per cominciare, non si sono conservati registri fiscali né doganali né daziari, mentre il primo protocollo notarile risale alla fine del

³⁶ J.A. VAN HOUTTE, *Anvers au XV^e et XVI^e siècles: avènement et apogée*, in « *Annales ESC* », 16 (1961), p. 251; ID., *An Economic History of the Low Countries* cit., pp. 108-109; M. RYCKAERT, *La gestion des ports* cit., pp. 361-362; M. POSTAN, *Il commercio* cit., p. 289.

³⁷ R. DE ROOVER, *Money, Banking and Credit in Mediaeval Bruges. Italian Merchants Bankers, Lombards and Money-Changeers. A Study in the Origin of Banking*, Cambridge (Mass.), 1948.

³⁸ J.A. VAN HOUTTE, *An Economic History of the Low Countries* cit., pp. 99-102.

Quattrocento e contiene atti di natura puramente locale. A parte la collezione delle pergamene del diplomatico, della contabilità comunale e dei cartulari cittadini contenenti i privilegi ed i trattati della comunità (tutti esistenti a partire dall'XI-XIII secolo), i documenti utili per la nostra ricerca sono stati i memoriali giudiziari ed i procedimenti del tribunale civile, sopravvissuti solo a partire dalla metà del XV secolo ³⁹.

Osservato dalle carte dello Stadsarchief, l'archivio cittadino, il ruolo di Bruges nel panorama economico-finanziario della fine del Medioevo appare dunque piuttosto elusivo. Si può forse dire che esso risalti piuttosto negli archivi stranieri, quelli delle nazioni da cui provenivano i mercanti (soprattutto gli Italiani) che frequentavano la città ⁴⁰. Ciò è in fondo in singolare sintonia con le osservazioni di alcuni Storici, secondo cui Bruges non fu protagonista, bensì spettatrice del proprio splendore. Parlando di quest'ultimo, Braudel afferma che « si trattò al tempo stesso di una prigionia e di un successo », perché da un lato la città « si vide confiscare dai meridionali uno sviluppo che a rigore avrebbe potuto condurre da sola », ma dall'altro l'arrivo di navi, merci e marinai dal sud « rappresentò un apporto multiforme di beni, di capitali e di tecniche mercantili e finanziarie » ⁴¹. Frédéric Mauro, per parte sua, osserva che il grande traffico di redistribuzione dei prodotti mediterranei nell'Europa nord-occidentale e settentrionale che si svolgeva a Bruges « è un commercio passivo: gli abitanti accolgono i mercanti del nord e del mezzogiorno e questi negoziano fra loro, sotto il loro occhio benevolente » ⁴².

³⁹ E. VAN DEN BUSSCHE, *Inventaire des Archives de l'État à Bruges*, Bruges 1881, 1894; A. SCOUTEET, *De klerken van de Vierschaar te Brugge, met Inventaris van hun protocollen bewaard op het Brugse Stadsarchief*, Brugge 1973; A. VANDEWALLE, *Beknopte inventaris van het Stadsarchief van Brugge*, 1: *Oud Archief*, Brugge 1979.

⁴⁰ Basti pensare alle raccolte di atti notarili genovesi edite da alcuni Storici belgi ed alle carte fiorentine dell'Archivio "Mediceo avanti il Principato" studiate da De Roover. R. DOEHAERD 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; R. DE ROOVER, *Il Banco Medici dalle origini al declino (1397-1494)*, Firenze 1970 (ed. orig. Cambridge, Mass., 1963).

⁴¹ F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, 3, *I tempi del mondo*, Torino 1982 (ed. orig. Paris 1979), pp. 83-85.

⁴² F. MAURO, *Les ports comme entreprise économique. La dynamique socio économique, in I porti come impresa economica cit.*, p. 753.

I diversi fondi giudiziari custoditi nello Stadsarchief, esaminati dal 1437 al 1507, contengono 69 atti in cui vengono citati a vario titolo mercanti genovesi (ed anche savonesi), l'ultimo dei quali risalente al 1501⁴³. Fra i Genovesi residenti a Bruges, i « marchantz de Jennes résidans en la ville de Bruges », si annoverano Percivale Marchione, Paolo Spinola ed il savonese Abramo Sansone nel 1441, Leonardo Lomellini e Gerolamo Malocello nel 1451, Giovanni Giustiniani e Battista de Marini l'anno seguente, il fu Leonardo Lomellini nel 1454; nel 1449 Carlo Lomellini era indicato come « demourant de présent à Bruges », mentre diversa era la posizione di Anselmo Adorno, « burgois de Bruges » nel 1450⁴⁴. È noto infatti come un ramo della famiglia Adorno si fosse stabilito a Bruges sin dalla fine del Duecento e ne avesse ottenuto la cittadinanza⁴⁵. Leonardo Lomellini, al momento della morte, vi possedeva una casa (*ostel*) insieme con i consanguinei Carlo ed Egidio, amministrata da Simone Lercari, il quale aveva avuto in pegno da Giacomo Maruffo « pour grans sommes de déniers » un gioiello che si diceva appartenesse allo stesso duca Filippo III⁴⁶.

Anche se non qualificati come residenti, nella documentazione figurano fra gli altri alcuni Doria, Gentile e Centurione. Ma il gruppo familiare più numeroso sembra essere stato quello degli Spinola, con nove esponenti ricordati complessivamente sedici volte fra il 1434 ed il 1455; non furono certo presenze sporadiche od occasionali quelle di Luciano (anche se non è chiaro se si trattasse del figlio di Opizzino o di quello di Carlo), citato in quattro o cinque documenti fra 1449 e 1455, e di Giorgio, citato in tre documenti fra 1451 e 1455⁴⁷.

Fonti di altra natura e provenienza conservate nell'archivio di Lille indicano invece come « tenans résidence à Bruges » nel 1405-1406 Leonardo Maruffo e Leonardo Grillo e « moram trahentes in villa Brugensi » nel 1434

⁴³ SAB, Civiele Sententiën Vierschaar (d'ora in poi 157), Memorial van de Kamer (d'ora in poi 164), Civiele Sententiën Kamer (d'ora in poi 165).

⁴⁴ SAB, 164/1, c. 114 v.; 157/3, cc. 157 v., 332 v.-333 r.; 157/4, c. 37 r.-v. ; 157/3, cc. 96 r.-98 r., 126 r.

⁴⁵ Sugli Adorno a Bruges v. T. VANDERMEERSCH, *Een boedelrekening van Jan Adornes (1494-1537)*, in « Studia Historica Gandensia », X/2 (1983), p. 176.

⁴⁶ SAB, 157/4, c. 62 r.-v.

⁴⁷ SAB, 157/3, cc. 79 v.-80 r., 158 r.-v., 251 v.-252 r., 300 v., 319 v.-320 r.; 157/4, c. 94 r.

Leonello e Giorgio Spinola, Eliano Lomellini, Domenico Bartolomeo Doria e Giovanni de Marini ⁴⁸

È naturalmente impossibile, di fronte a questo materiale, ipotizzare l'ammontare della colonia mercantile genovese residente nella città fiamminga. La Petti Balbi, in uno studio condotto fondamentalmente su fonti edite (soprattutto genovesi) ed integrato con alcuni inserimenti archivistici sempre genovesi, aveva valutato una presenza media annua di 20 individui fra il 1411 ed il 1470, con una punta di 27 nel decennio 1431-1440 ed una brusca caduta verso la fine del secolo ⁴⁹. È da obiettare che all'interno di tali cifre non è dato distinguere fra presenze saltuarie (legate ad esempio all'arrivo ed alla sosta a Sluis di una o più imbarcazioni) e residenze stabili. Ma lo studio conferma comunque (l'Aurice ha censito ben 150 mercanti-banchieri genovesi in città nel corso del XV secolo) che l'attività degli stranieri a Bruges trova riscontri più numerosi negli archivi dei paesi d'origine che in quelli fiamminghi.

Non permette di distinguere fra presenti e residenti neppure il brano della cronaca cinquecentesca di Nicolaas Despars, il quale, descrivendo gli onori tributati nel 1440 al duca Filippo III in visita alla città, riferisce dell'omaggio espresso da un corteo composto da 136 mercati anseatici a cavallo seguiti da 48 spagnoli, 40 veneziani ed altrettanti milanesi, 36 genovesi, 22 fiorentini, 12 lucchesi ed un numero imprecisato di catalani e portoghesi. I Genovesi, in particolare, erano « vestiti di damasco impunturato, ed i loro servitori correvano a piedi accanto a loro » ⁵⁰.

La comparsa dei Genovesi di fronte ai magistrati locali o scabini, « en la pleine Chambre d'Eschevins de Bruges », era di solito motivata da contenziosi di natura commerciale. La Camera nominava allora due o più arbitri incaricati di redigere un accordo di compromesso, che veniva poi ratificato e convalidato con l'apposizione del sigillo della Camera stessa, « le séel aux causes de la dite ville de Bruges ». Oppure essa stessa sentenziava in materia

⁴⁸ ADN, Chambre des Comptes de Lille, Comptes des Baillages de Flandre, B 6102, c. 1 r.-v.; Trésor des Chartes, B 846.

⁴⁹ G. PETTI BALBI, *Mercanti e nationes nelle Fiandre: i genovesi in età bassomedievale*, Pisa 1996 (« Piccola Biblioteca Gisem », 7), pp. 82-83.

⁵⁰ « die Genevoysen waren haerlieder zessendertichstere, zeer aerdich in graeuw damast gheaccoustreert, ende haerlieder knechten liepen int graeu lakene neffens hemlieden te voet »; J.N. DESPARS, *Cronycke van den lande ende graefsepe van Vlaenderen*, a cura di J. DE JONGHE, III, Brugge 1839, p. 432.

di reati civili, ed allora la loro presenza era richiesta « pour répondre à loy perdevant les Eschevins de Bruges »⁵¹.

Buona parte delle vertenze avviate dai Genovesi erano rivolte verso loro compatrioti ed avevano come oggetto consegne di merci o relativi pagamenti. Ma un numero non indifferente li vedeva contrapposti ad altri Italiani od alle loro compagnie commerciali. Così, da un lato, nel 1447 i fratelli Guglielmo e Giovanni Imbonati milanesi pretendevano la consegna di 101 *tonneaulx* di olio imbarcati sulla caracca di Giovanni da Panzano e nel 1459 Carlo Lomellini disputava con Michele Arnolfini di Lucca ed Angelo de' Cambi di Firenze⁵². Dall'altro, nel 1447 Ezzelino Spinola aveva inviato tre cedole di pagamento per complessivi 1.815 fiorini a favore di Giovanni Di Negro a Londra tramite il milanese Felice da Fagnano « et sa compaignie à Londres », mentre dieci anni dopo Giacomo Doria ricorreva all'arbitrato per saldare i propri affari con Giacomo Strozzi *et sa compaignie*, Paolo Strozzi, Piero da Rabatta, la compagnia Dante da Rabatta e Bernardo de' Cambi a Bruges, Renato Baroncelli ed i veneziani Marino e Francesco Dandolo e Luca Pisano. Con Carlo Runcini, governatore della compagnia fiorentina Rabatta & Cambi, aveva a che fare anche Lazzaro Lomellini nel 1469⁵³.

I Genovesi a Bruges ebbero rapporti d'affari anche con Catalani e Portoghesi, ma significativamente rari furono quelli con i mercanti locali: solo quattro contenziosi riguardavano relazioni con abitanti di Bruges ed un quinto con un fiammingo che si era associato con i Genovesi, mentre nel 1452 Domenico Luxardo caricò mercanzie sulla nave di Jan Bloomart di Sluis, « laquelle se perdi »⁵⁴.

Anche dalle nostre fonti emerge così il quadro della città "prigioniera" ed ostaggio degli stranieri come già ricordato, ma al tempo stesso epicentro di traffici e di attività. Se pure la cornice cronologica, infatti, è quella di una piazza che già stava scivolando verso il declino e la cornice documentaria è limitata ad atti di natura giudiziaria, non può nondimeno sfuggire il vasto concorso di mercanti stranieri. La presenza di uomini dell'Hansa appare

⁵¹ SAB, 157/2, c. 64 r.-v.; 157/3, cc. 10 r., 126 r.

⁵² SAB, 157/3, cc. 19 v.-20 r.; 157/4, c. 274 v. Michele Arnolfini & C era il nome di una ditta lucchese con sede a Bruges; R. DE ROOVER, *Il Banco Medici* cit., p. 340.

⁵³ SAB, 157/3, cc. 11 r.-v., 22 r.-24 r.; 157/4, c. 206 r.; 157/5, c. 213 r.; 157/6, cc. 38 v.-39 r., 48 v. Su Piero da Rabatta v. R. DE ROOVER, *Money, Banking and Credit* cit., p. 335.

⁵⁴ SAB, 157/2, cc. 64 r.-v.; 157/3, cc. 5 r., 15 v., 319 v.-320 r.; 157/4, c. 94 r.

certo significativa, anche se forse meno del previsto. I più numerosi sembrano essere gli Spagnoli (mercanti castigliani e patroni di navi baschi), seguiti da vicino dagli Italiani (fra cui predominano i Fiorentini) e dai Portoghesi; più distanti seguono Inglesi, Scozzesi e Francesi del nord. Ed ancor più non può sfuggire, accanto a questo ambiente mercantile, l'importanza dell'ambiente finanziario che emerge dalle pagine documentarie.

Abbiamo appena ricordato le compagnie con cui i Genovesi intrattenevano rapporti e che si dedicavano certo alla mercatura, ma anche alle attività bancarie. Ad esse possiamo aggiungere sin dal 1436 quella di Cosimo e Lorenzo de' Medici, dalla quale nel 1438 sarebbe nato il famoso Banco, e, un decennio dopo, quella di Alessandro Borromei di Antonio fiorentino, o « Provost et Alixandre Bonromej compaignons »⁵⁵. Nello stesso anno erano attivi Ubertino de' Bardi *et compaignie*, con sedi a Bruges ed a Londra, nel 1467 comparve Tommaso di Folco Portinari come governatore della società Piero de' Medici & C., nel 1458 la già citata compagnia Rabatta & Cambi⁵⁶. Nel 1475 fu la volta della compagnia sempre fiorentina di Franceschino ed Andrea Pace, mentre nel 1480 Rinieri di Andrea da Ricasoli, in forza della procura « del magnifico Lorenzo di Piero di Chosimo de' Medici », stilata nel palazzo di San Pietro di Careggi, giungeva in città per ratificare « certo achordo e composicione » raggiunti l'anno precedente con Tommaso Portinari, che avrebbero avviato la liquidazione del Banco⁵⁷.

Ancora nel Quattrocento, soprattutto all'estero, i Genovesi continuavano ad essere piuttosto mercanti che banchieri⁵⁸. Ma a Bruges essi parteci-

⁵⁵ SAB, 157/2, c. 117 r.-v.; 157/3, cc. 24 r.-26 v., 40 v., 85 r.-86 r. Su Alessandro Borromei, da non confondersi con i milanesi Vitaliano e Filippo, titolari di un banco a Bruges ed a Londra, cfr. G. BISCARO, *Il banco Filippo Borromei e compaigni di Londra (1436-1439)*, in « Archivio Storico Lombardo », serie quarta, XL (1913), pp. 60-61.

⁵⁶ SAB, 157/3, cc. 50 r., 128 v.-135 r.; 157/5, cc. 158 v.-160 r.; 157/4, c. 162 r. Ubertino de' Bardi, residente a Bruges, era corrispondente del Banco Medici; Tommaso Portinari fu direttore della filiale fiamminga del Banco dal 1464 al 1480; R. DE ROOVER, *Il Banco Medici* cit., pp. 135-segg., 461, 508.

⁵⁷ SAB, 164/2, c. 56 r.-v.; 165/4, c. 1 r./a, 1 r./b, 1 r./c. Quest'ultima importante serie di documenti è molto probabilmente ancora inedita. Sull'attività di Rinieri a Bruges come liquidatore del Banco cfr. R. DE ROOVER, *Il Banco Medici* cit., pp. 510-515.

⁵⁸ Heers ha dimostrato che, al momento della rappresaglia che colpì i Genovesi a Londra nel 1458, il loro capitale di 16.300 sterline era costituito quasi totalmente da merci e solo in minima parte da crediti; J. HEERS, *Les Gènois en Angleterre. La crise de 1458-1466*, in *Studi in onore di Armando Saporì*, 2, Milano 1957, pp. 824-825.

pavano all'intensa ed estesa attività finanziaria che li circondava, anche se, negli archivi fiamminghi non meno che in quelli liguri, la relativa documentazione, eminentemente privata, è andata per lo più perduta e ne sopravvivono testimonianze indirette, legate ai pochi casi che avevano dato origine a contenziosi. Finirono così davanti agli scabini un cambio di 450 fiorini su Avignone tra Ezzelino Spinola e Bernardo de' Cambi nel 1448, un'assicurazione di Giacomo Doria per lo zucchero di Joan Vasques caricato nel 1468 a Madera sulla nave di Alfonso Martines ed un'altra del 1475 di Tommaso Piccamiglio e Lazzaro Lomellini sull'orca (*hulque*) di *Nicolas Roze*⁵⁹.

Sembra che un solo documento assicurativo medievale si sia conservato nei fondi dello Stadsarchief, ed esso è stato quindi fonte di studio accurato⁶⁰. Forse non a caso, si tratta di una polizza per 350 *doblas* stipulata a Siviglia da Pietro da Panzano, Battista Spinola ed Alexandre Scays (molto probabilmente un fiammingo) per «le merci ed i commerci» (*goedinghen ende coopmanscepen*) di Jan Wendel imbarcati da un altro ligure, il savonese Raimondo Vegerio, *in t'scip van Ramond Vigher*. Essa contiene le classiche forme di rito sull'inizio geografico della sua validità (la partenza dalla foce del Guadalquivir, *van deser riviere*), sulla sua fine (l'attracco al porto di Sluis entro lo Zwin, *binnen den Zwene vander Sluus*), nonché sulla cessazione del rischio assicurato (ventiquattr'ore dopo l'attracco, *aldaer ghestaen zullen hebben XXIII hurren*)⁶¹.

Altre attività finanziarie genovesi evidenziano gli inusuali e stimolanti orizzonti che si aprivano ai frequentatori mediterranei della piazza fiamminga. Nel 1473 Leonardo Cibo, procuratore di Ambrogio Spinola, consegnava ad Andrew Forest, «merchant du royaume d'Escosse», un assegno al portatore o *cédule au porteur* di 10 lire di grossi a beneficio dell'arcidiacono di Ross, una cittadina scozzese sul mar d'Irlanda presso Kircudbright, un centinaio di chilometri a sud di Glasgow. L'anno seguente Giovanni ed Agostino Doria, Ottobono ed Ansaldo Lomellini assicuravano per 400 lire di Va-

⁵⁹ SAB, 157/3, cc. 37 r.-38 r.; 157/5, c. 158 v.; 164/2, cc. 32 v.-33 r.

⁶⁰ J.A. VAN HOUTTE, *De geschiedenis van Brugge* cit., p. 210 e fig. 60.

⁶¹ SAB, Politieke Charters (n. 99), 1035. Il documento è stato pubblicato, con alcune imprecisioni per le quali l'autore si scusa, da 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), doc. 14.

lencia le merci caricate sulla nave di Ochoa *de Galindes* per il fattore della compagnia di Jos Humpis, importante banchiere tedesco di Ravensburg ⁶².

Non mancano naturalmente menzioni archivistiche della più semplice attività finanziaria, e cioè quella del prestito, contenute nei registri contabili comunali. Le casse cittadine erano cronicamente vuote ed i prestiti da parte di mercanti stranieri si ripetevano ciclicamente. Essi venivano talvolta concessi in forma collettiva, a nome dei « mercanti di Genova » o *cooplieden van Geneven*, e talvolta da singoli personaggi: nel 1411 Bartolomeo Spinola mutuò 300 lire di grossi per tre mesi all'interesse annuo del 24,2%, Oliviero Maruffo 628 lire e 10 soldi al 20% ⁶³. In altri casi invece l'operazione creditizia aveva connotati commerciali: i Genovesi vendevano a credito merci (di solito olio d'oliva e pepe) pagabili in sei mesi ai governanti cittadini e costoro le rivendevano in contanti ai privati, con un guadagno che compensava almeno in parte il carico degli interessi. Questo sistema di vendita permetteva l'accumulo di crediti ingenti: sempre nel 1411, Lazzarino Vivaldi ed Opizzino Spinola vendettero olio rispettivamente per 1.940 e 2.626 lire di grossi ⁶⁴.

* * *

Come è ben noto, i gruppi mercantili stranieri a Bruges si raggrupparono a seconda della loro provenienza in distinte *nationes*, ciascuna delle quali era sottoposta al controllo di un proprio console e costituiva un soggetto giuridico, così da poter negoziare accordi e privilegi con il governo ducale. Le vicende della *natio* genovese, con il suo tardivo riconoscimento forse preceduto da un altro di cui si sono perse le tracce, fanno parte della

⁶² SAB, 165/1, cc. 4 v.-5 v.; 164/2, cc. 10 r.-11 r.

⁶³ L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaire des Archives* cit., II, Bruges 1873, p. 350; IV, Bruges 1876, pp. 64, 90-91; V, Bruges 1876, pp. 186-187. La lira di grossi (*livre de gros* o *pond groten*), moneta di conto fiamminga, era composta da 20 soldi (*schillingen*) e 240 denari (*penningen*); il grosso (*groot*, plurale *groten*) era una moneta d'argento del valore di un denaro, il cui intrinsecò passò da 1,82 grammi nel 1356 a 0,71 grammi nel 1467. Attorno alla metà del Quattrocento il fiorino d'oro (*goudgulden*) valeva 28 soldi o 336 grossi, mentre una lira di grossi era cambiata contro circa 10 lire genovesi. R. DE ROOVER, *Money, Banking and Credit* cit., pp. 60, 220-225; A. VAN NIEUWENHUYSEN, *Les finances du duc de Bourgogne Philippe le Hardi (1384-1404)*, Bruxelles 1990, p. 182. Il cambio tra valuta genovese e fiamminga, dell'agosto 1434, è in ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (d'ora in poi ASG), Archivio Segreto, *Litterarum*, n. 1783, c. 61 r.

⁶⁴ L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaire des Archives* cit., III, Bruges 1875, p. 418; IV, Bruges 1876, pp. 49, 62-63, 168-169.

storia istituzionale e diplomatica ed esulano dall'argomento di questo studio⁶⁵. Basti qui ricordare che i Genovesi presero possesso della loro dimora di rappresentanza, la cosiddetta "Loggia", nel 1399. Essa sorgeva poco distante dal Grote Markt ed insieme con le sedi dei Fiorentini e dei Veneziani si affacciava su di una piazza chiamata "Ter Beurze", perché su di essa sorgeva una locanda gestita dalla famiglia van der Beurze. Essendo il luogo favorito delle attività finanziarie degli Italiani, la piazza divenne il centro d'affari per antonomasia e diede il suo nome alla futura ed odierna Borsa, mentre la "Genuese Loge" o "Natiehuis van Genua" è ancora oggi uno dei principali edifici storici cittadini⁶⁶.

Nessun documento rogato dinnanzi alla Camera degli scabini menziona tuttavia la "nazione" genovese⁶⁷. A ben vedere, ciò è in accordo con il noto e consueto individualismo degli abitanti della capitale ligure, i quali agivano singolarmente od in gruppi, ma comunque con iniziative e responsabilità proprie. Certo presente e valida al suo interno, la responsabilità collettiva dell'intero corpo mercantile, e quindi del suo console, non veniva invocata o richiamata nei rapporti esterni neppure di fronte ad episodi di chiara valenza "politica" quali gli atti di pirateria: con una sola eccezione, come vedremo fra breve⁶⁸.

⁶⁵ Sull'argomento si veda, come opera più recente, G. PETTI BALBI, *Mercanti e nationes nelle Fiandre* cit., p. 75 e sgg. Il primo privilegio conosciuto, quello concesso da Filippo l'Ardito nel 1395, è trascritto da C. DESIMONI e L.T. BELGRANO, *Documenti* cit., doc. III, pp. 385-388, e da L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaire des Archives* cit., I, Bruges 1871, pp. 391-393.

⁶⁶ J.A. VAN HOUTTE, *An Economic History of the Low Countries* cit., pp. 113-114; M. RYCKAERT, *Hydrografie van de binnenstad* cit., p. 35; R. DE ROOVER, *Money, Banking and Credit* cit., p. 17. Sull'edificio e la sua storia v. il classico R. JANSSEN DE BISTHOVEN, *La loge des Génois à Bruges*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », XLVI (1915), pp. 163-183.

⁶⁷ Si sono trovate invece citazioni di altre associazioni mercantili straniere. Nel 1456 veniva menzionata « la nacion d'Angleterre à Bruges », di cui fu *maistre et gouverneur* nel 1469 il celebre William Caxton, che avrebbe poi introdotto in Inghilterra l'arte della stampa appresa in Germania ed in Fiandra. Nel 1467 toccava a « les aldermans et marchans de la nation d'Alemagne » e ad Alberto Contarini, « marchand de Venize et consul de la dite nation ». Nel 1501, infine, comparivano dinnanzi agli scabini « les consulz de la nacion de Biscaye » ed un mercante d'Aragona « avec les consulz d'icelle nacion ». SAB, 157/4, cc. 159 v.-160 r.; 157/5, cc. 91 r., 135 r., 213 r.; 161/4, cc. 3 v.-4 r., 48 v., 74 r. Si tratta in verità di citazioni tardive di organizzazioni presenti in città già da uno-due secoli. Particolarmente nota è la storia dei privilegi concessi agli Spagnoli, da Luigi di Mâle nel 1346 a Carlo il Temerario nel 1481 ed oltre, contenuti in un registro del loro consolato; SAB, Spaans Consulat (n° 304), 1A, cc. 1 r.-8 r. e sgg.

⁶⁸ Buona parte degli atti seguenti sono già stati esaminati, ed in parte trascritti, da J. PAVIOT, *Aspects de la navigation* cit., pp. 248-250.

Rievocati ed esaminati non solo di fronte agli scabini di Bruges ma anche ai balivi di Sluis, gli atti di pirateria derivavano spesso dall'annosa contesa che opponeva nel Mediterraneo i Liguri ai Catalano-aragonesi, oppure dalla loro tradizionale rivalità con i Veneziani. Nel 1440 mastro Joos *de le Breythulle* reclamava infatti la restituzione delle sue merci, imbarcate sulla caracca genovese di Pietro Bianco e sottratte « par aucuns d'Arragon ». Nel 1453 era la volta del castigliano Joan da Siviglia, il cui carico di riso, mandorle, datteri, oricello, olio d'oliva e confetture, in viaggio sulla caracca veneziana di Silvestro Polo veneziano, era stato predato da alcune navi genovesi al comando di Giuliano Imperiale, « comme biens appartenans à Cathelans leur enemiz »⁶⁹. Due processi per pirateria istruiti dai balivi di Sluis si riferivano direttamente ad episodi accaduti nel lontano ed inquieto Mediterraneo ed erano giunti al tribunale fiammingo dopo le denunce delle parti lese contro qualcuno dei responsabili casualmente rintracciato durante una sosta in porto. Attorno al Natale 1426, al largo della costa della Barberia, la caracca di Tommaso Giustiniani catturava la nave veneziana di Pietro Barbaro e la conduceva addirittura sino ad Arnemuiden in Zelanda, dove essa veniva poi riscattata; l'episodio, secondo l'accusa, era aggravato dal fatto di essersi svolto « estans trièves entre les deux nacions ». L'anno seguente, nelle acque di Chio, la caracca di Cristoforo Calvo inseguiva e catturava un vascello spagnolo che trasportava merci di Catalani⁷⁰.

Tornando all'Atlantico, un processo del 1435 richiama un importante traffico locale svolto dai Genovesi per conto degli anglo-famminghi, e cioè il trasporto di vino francese, con base di partenza di solito a la Rochelle. La caracca di Domenico da Rapallo, in navigazione « de la rivièrre de Nantes vers l'Escluse chargié de vins », fu catturata da alcuni « vaisseaulx de guerre » di Sant-Malo; in seguito Domenico riuscì a ricomprare parte del vino e, secondo l'accusa, cancellò i marchi mercantili di proprietà e lo rivendette come proprio⁷¹.

⁶⁹ SAB, 164/1, c. 52 r.-v.; 157/4, cc. 38 r., 88 r.-v.

⁷⁰ AGR, Chambre des Comptes, Comptes des Baillis de l'Écluse, CC 13926/20, cc. 3 v.-4 r.

⁷¹ AGR, CC 13926/44, c. 3 v. Sui numerosi contratti assicurativi genovesi sulla rotta fra la Rochelle e l'Inghilterra o le Fiandre v. A. NICOLINI, *Navi liguri in Inghilterra nel Quattrocento. Il registro doganale di Sandwich per il 1439-40*, Bordighera 2006 (Collana storica dell'Oltremare ligure, VII), pp. 64-65.

Un altro episodio, avvenuto nel 1441, si inquadra invece nelle ostilità della guerra dei Cent'Anni. I genovesi Percivale Marchione e Paolo Spinola, il savonese Abramo Sansone ed i veneziani Marco Corner e Cristoforo Sansone avevano affidato a due navi di Sluis capitanate da Adriaen Clayszon e Jan Willemszon un carico di vino, robbia, spezie e tessuti da trasportare in Inghilterra. Ma le due imbarcazioni furono catturate « par aucuns de la vile de Dièpe ou autres tenans le parti de la France » e condotte a Dieppe e le merci sequestrate « comme biens appartenans à Anglais ou autres leurs ennemiz »⁷².

Ma nel 1422, quando Francesco da Caffa, pilota della caracca di Leonardo da Rapallo, fu arrestato dal balivo di Sluis perché accusato da alcuni mercanti portoghesi di aver predata la loro nave con la barca della caracca, i Genovesi reagirono collettivamente in modo inconsueto. A nome della « nacion de Jennes » essi ricorsero alla corte del duca, facendo notare che in virtù dei privilegi loro concessi « nul Jennevoiz peut estre mesprins pour le malfait d'autruy, quant le cas eschiet hors de la seigneurie de Flandres ». Evidentemente la corte accettò ma il balivo non volle piegarsi, poiché due membri del consiglio furono inviati a Sluis « pour traetter l'accord », ed alla fine il pilota venne liberato dietro pagamento di un'ammenda di 8 lire di parigini⁷³.

La “nazione” è menzionata ancora in una pergamena redatta a Genova, datata 11 dicembre 1434 e conservata presso le Archives Départementales du Nord di Lille, città che dal 1386 era sede della Camera dei Conti (Rekenkamer) della contea di Fiandra⁷⁴. Il duca di Borgogna Filippo III aveva appena confermato, seppure in forma restrittiva, i privilegi concessi dal suo predecessore, a condizione che ogni nave genovese entrata nel porto di Sluis

⁷² SAB, 164/1, c. 114 r.

⁷³ AGR, CC 13926/6, cc. 6 v-7 r. In effetti il trattato stipulato nel 1414 fra il duca Giovanni senza Paura ed il Comune genovese stabiliva: « Premièrement que nulz de la nacion de Gennes ou maronnier appartenans aux nefz ou vaisseaulz du dit lieu de Gennes ne soient d'ores en avant par noz officiers ou aultres de nostre dit pays de Flandres calengiez ne empechiez pour quelque cas que ce pourroit estre avenu ou perpétrez hors de nostre dicte seigneurie de Flandres, se ce n'est à la poursuyte des parties ». Probabilmente qualcuna delle parti lese faceva pressione sul Consiglio di Sluis. C. DESIMONI e L.T. BELGRANO, *Documenti cit.*, doc. XXXII, p. 400. La lira di parigini, o *livre paris*, era una moneta di conto pari a 12 lire di grossi; 1 d. *parisis* valeva cioè 1/12 di grosso; R. DE ROOVER, *Money, Banking and Credit cit.*, pp. 221-223; A. VAN NIEUWENHUYSEN, *Les finances du duc de Bourgogne Philippe le Hardi (1384-1404)*, Bruxelles 1990, p. 182.

⁷⁴ ADN, Trésor des Chartes, B 846.

pagasse un'imposta di ancoraggio di 2 lire di grossi⁷⁵. Leonello e Giorgio Spinola, Eliano Lomellini, Domenico Bartolomeo Doria e Giovanni de Marini, a nome della «natio Ianuensium in ipsa villa Brugs», accettarono le proposte ducali ed invitarono il governo della capitale ligure a ratificare la decisione: il che naturalmente avvenne, per cui la pergamena, contenente la richiesta dei mercanti e l'approvazione del Consiglio degli Anziani, fu inviata presso la corte fiammingo-borgognona.

3. *Navi genovesi nello Zwin*

È possibile che le prime galere genovesi che raggiunsero le Fiandre a partire dal 1277-78 avessero attraccato a Mude oppure a Damme⁷⁶. Ma quest'ultima cessò ben presto di essere un porto, perché le acque dello Zwin si andavano progressivamente insabbiando ed il suo braccio rivolto verso sud, cioè verso Damme e Bruges, era ormai uno stretto canale di marea percorribile solo più da battelli di pescaggio ridotto; non per nulla avrebbe preso il nome di "Zoude Vaart" o canale salato. Nel 1290 fu fondata Sluis, che già attorno agli inizi del Trecento soppiantò rapidamente Mude sino a diventare ben presto l'unico vero porto sullo Zwin e la porta d'ingresso verso le Fiandre⁷⁷.

Sluis era una piccola città all'interno della "Brugse Vrije", il territorio sotto la diretta e gelosa giurisdizione di Bruges. Il governo ducale vi era rappresentato da due balivi, quello di terra (*Bailli de la terre*) che amministrava la *ville de l'Escluse* («Bailliu vanden lande binntij der stede vander Sluus») e quello dell'acqua, che aveva competenza sul porto dello Zwin e sull'antistante Mude o Sint-Anna ter Muiden («Bailli de la Mude, de l'eauwe, dou port dou Zwinc» o «Bailliu vanden watre ende vander Mude»). Ogni tre-quattro mesi i due balivi inviavano alla Corte dei Conti di Lille il denaro derivante dalle imposte spettanti al governo ducale, accompagnato dai relativi rendiconti, costituiti dalle riscossioni delle ammende e delle composizioni decretate dal tribunale e dei diritti feudali, detratti i sala-

⁷⁵ G. PETTI BALBI, *Mercanti e nationes nelle Fiandre* cit., pp. 36-37. Il privilegio è trascritto da C. DESIMONI e L.T. BELGRANO, *Documenti* cit., doc. XXXII, pp. 399-406.

⁷⁶ R. DOEHAERD, *Les galères génoises dans la Manche et la mer du Nord à la fin du XII^e et au début du XIV^e siècle*, in «Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome», XIX (1938), docc. 12-13.

⁷⁷ W. WINTEIN, *Historische geografie van de Zwinstreek* cit., p. 48.

ri, gli affitti e le diverse spese di gestione. Questi rendiconti, in parte tuttora conservati a Lille nelle Archives Départementales du Nord ed in parte trasferiti nelle Archives Générales du Royaume a Bruxelles, costituiscono la base delle nostre fonti⁷⁸.

Verso la fine del Medioevo, Sluis era una piccola città circondata per due lati dal mare su cui si aprivano le banchine di attracco (*cayes*) e per gli altri due da dighe o bastioni (la *Zundijc*, la *Zuutkuere* e la *Oostkuere*); era difesa da un castello (il *Chastel de l'Escluse*), costruito alla fine del Trecento, aveva almeno due chiese ma anche venti e più case dove si esercitava la prostituzione (anche se non ufficialmente bordelli) ed un banco di pegno gestito dai "Lombardi"⁷⁹. Nonostante la sua indubbia ricchezza commerciale, essa stava comunque soffrendo ben più di Bruges il malessere derivante dal progressivo interrimento dello Zwin e non riusciva più a riempire di abitazioni l'ultimo ampliamento delle sue mura⁸⁰.

Come tutti i porti di mare, essa era talvolta teatro di episodi turbolenti, quali risse fra marinai, aggressioni a prostitute, ferimenti ed anche omicidi –

⁷⁸ ADN, Chambre des Comptes de Lille, Comptes des Baillages de Flandre, Comptes des Baillis de l'Écluse (B6005-6156); AGR, Chambre des Comptes, Comptes des Baillis de l'Écluse (CC 13925-13927) e Comptes en Rouleaux, Comptes des Baillis d'eau, de Mude et de la ville de l'Écluse (CC1489-1520).

⁷⁹ Sulle banchine e sui bastioni v. ADN, B 6040, c. 1 v.; AGR, CC 13925/4, cc. 2 v.-5 r.; CC 13925/6, cc. 2 v.-3 v.; CC 13925/10, c. 3 r.; CC 13935/25, c. 3 r.; CC 13926/28, c. 3 r.; CC 13926/35, cc. 2 v.-3 r. Sul castello v. ADN, B 6018, c. 2 v.; B 6019, c. 3 v.; B 6020, c. 3 r.; B 6021, c. 3 v.; B 6024, c. 5 r.; B 6026, c. 7 r.-v.; AGR, CC 13925/11, c. 4 r.; CC 13925/16, c. 2 v. Sulle due chiese (*Seint-Jhean* o *Saant-Jhean* e *Notre-Dame*) v. ADN, B 6025, c. 5 r.; AGR, CC 13925/4, cc. 2 v.-5 r.; CC 13925/22, c. 5 r.; CC 13926/43, cc. 2 v.-4 r. Le case di tolleranza, anche se non definite bordelli (« vanden huisen die men nocnit bordelen ghemaeect ») sorvegliavano nei pressi dei cimiteri (« estans à dix verges des chementiers de la dite ville ») ed erano sottoposte ad una tassa annuale. Alcuni di essi avevano nomi pittoreschi (*la maison au paon*, *la maison au faucon*, *la maison au lyon*, *la maison à la couronne*, *la maison à l'enseigne du papegay*), oppure vere commistioni di sacro e profano (*la maison à Saint-Victor*, *la maison à l'ensaingne de Saint-Pol*) o una sorta di pubblicità ammiccante (*la maison de Magdalène l'englesse et ses filles*); AGR, CC 13925/1, c. 2 v.; CC 13926/35, c. 1 v.; CC 13927/3, c. 1 v.; CC 13927/20, c. 2 v.; 13927/43, c. 1 v. Nel 1473-74 un ladro rubò la « robe sanguine d'une femme » e due cappelli e « les porta aux Lombars à l'Escluse »; AGR, CC 13937/31, c. 5 r. Sul banco dei pegni "lombardo" a Sluis v. R. DE ROOVER, *Money, Banking and Credit* cit., p. 116.

⁸⁰ F.A.H. VAN DEN HOMBERG, *Brugman en de breuk. Een grote ommekeer in denken en doen van een bekend Sluizenaar in de 15^{de} eeuw*, in « Bijdragen tot de geschiedenis van West-Zeeuws-Vlaanderen », 30 (2002), p. 58.

per cui saltuariamente il boia di Bruges veniva convocato per eseguire sentenze capitali⁸¹. Naturalmente i Genovesi non erano estranei a tafferugli e fatti di sangue, ma l'esame dei venticinque episodi di violenza in cui insieme a loro furono coinvolte altre persone di nazionalità nota propone risultati sorprendenti. È vero infatti che sette aggressioni (sei accoltellamenti ed un caso di percosse) ebbero come protagonisti (non importa se aggressori o vittime) Genovesi e Savonesi da una parte e Veneziani dall'altra e che in una di esse, nel 1435, il genovese Giacomino *de Serte* rimase ucciso⁸². Ma è altrettanto vero che altre dieci risse, di cui sei con ricorso ai coltelli, scoppiarono fra gli stessi Genovesi a terra o fra marinai di navi liguri in navigazione, anche se non necessariamente liguri essi stessi. Nel 1451, ad esempio, i marinai della caracca di Pietro Embrono aggredirono un loro compagno tedesco di nome Rikemann⁸³. Le fiammate di violenza, poi, non erano appannaggio delle maestranze più umili e meno qualificate, visto che fra gli accusati vi furono anche due patroni di caracche: nel 1407 Antonio de Nosiglia per aver preso a pugni un suo marinaio, nel 1425 Luchetto Italiano per averne accoltellati due⁸⁴. Per contro, accanto a quattro incidenti con abitanti del luogo, in un solo caso fu coinvolto un Catalano, accoltellato nel 1425⁸⁵. Oltre alle risse portuali, non potevano mancare naturalmente le eterne violenze sulle donne: nel 1375 il balivo dell'acqua condannò ad una pena pecuniaria un tale Bartolomeo da Sivi-glia, che aveva legato ad una pietra una certa Annetta di Genova (*Hannekine van Geneve*) e l'aveva gettata in acqua, annegandola⁸⁶.

A Sluis abitavano capitani di imbarcazioni, marinai, barcaioli, artigiani e niente più che piccoli mercanti locali. Tutto il grande commercio, infatti,

⁸¹ Impiccagioni: ADN, B 6013, c. 5 r.; B 6133, c. 1 v.; AGR, CC 13926/32, c. 6 r.; CC 13927/4, c. 6 r. Decapitazioni: AGR, CC 13936/34, c. 4 v.; CC 13926/37, c. 4 v.; CC 13927/26, c. 5 v.; CC 13927/29, c. 5 v. Rogo di un sodomita: AGR, CC 13927/24, c. 3 v.

⁸² AGR, CC 13925/26, c. 4 r.; CC 13926/17, c. 7 r.; CC 13926/23, c. 6 v.; CC 13926/29, c. 3 v.; CC 13926/9, c. 3 v.; CC 13926/51, c. 4 r. Su tutti questi episodi v. anche J. PAVIOT, *Aspects de la navigation* cit., pp. 251-253.

⁸³ ADN, B 6107, c. 3 r. Altri episodi di violenza fra Genovesi: ADN, B 6107, c. 3 v.; B 6119, cc. 2 v., 3 v.; AGR, CC 13926/2, c. 6 r.-v.; CC 13926/8, c. 6 v.; CC 13926/15, c. 4 r.; CC 13927/2, c. 3 r.; CC 13927/6, c. 3 r.

⁸⁴ ADN, B 6107, c. 3 v.; AGR, CC 13926/15, c. 4 r.

⁸⁵ AGR, CC 13926/15, c. 7 r.

⁸⁶ AGR, CC 1511.

aveva luogo a Bruges. Le ferree leggi dell'*estaple* imponevano che le merci sbarcate fossero trasferite nel capoluogo per essere sballate, contrattate e poi vendute. I numerosi processi istruiti di fronte agli scabini di Sluis e di Sint-Anna ter Muiden per reati di contrabbando « contre le droit de l'estaple de la ville de Bruges » si basavano appunto sul fatto che non si poteva vendere quasi alcunchè « sans avoir esté mené à l'estaple de Bruges » o in qualche caso « sans en avoir païé le droit »⁸⁷. Gli elenchi delle merci contrabbandate sono lunghi, ma forniscono un quadro indicativo della vastità dei commerci confluenti a Sluis. Si tratta infatti in primo luogo di prodotti mediterranei, come cotone, seta, zenzero, sangue di dragone, cera e candele, malvasia, zafferano, fusti di legno per balestre, guado, carta, olio d'oliva, mandorle, arance e frutta in generale, frutta secca come fichi ed uva passa⁸⁸; ma si tratta anche di ferro spagnolo e bretone, di carbone scozzese e di corna di bue inglesi⁸⁹; non mancano naturalmente prodotti zelandesi ed olandesi come lino e telerie, robbia, zoccoli di legno e piume per imbottiture⁹⁰; si conclude poi con le importazioni dall'area anseatica e baltica come pellicce, legname danese, lardo e pancetta tedeschi, pietre tagliate e lavorate, ceneri di legno ed acciaio svedese o *hoosmont*⁹¹. A tutto questo vanno aggiunti le aringhe salate ed affumicate ed i vini di Spagna e del Poitou, il cui *estaple* era stato fissato a Damme e che quindi andavano « menez à son estaple au Dam »⁹².

Nei sempre rari casi in cui le merci sequestrate appartenevano a Genovesi, queste erano costituite da frutta spagnola, cioè fichi ed uva passa: *aucunes pièches* nel 1403, ben 1340 *pièces* di fichi e 83 *toppes* di uva (complessivamente circa 68 tonnellate), insieme a due barilotti di zenzero, nel 1408⁹³.

⁸⁷ ADN, B 6120, c. 3 v.

⁸⁸ ADN, B 6092, c. 1 r.; B 6094, c. 3 r.-v.; B 6120, c. 1 r.-v.; B 6127, cc. 1 v., 4 r.; B 6129, c. 1 r.; B 6130, c. 1 r.; B 6132, cc. 1 r.-2 r.; B 6134, c. 2 v.; B 6137, c. 1 v.; B 6142, cc. 2 r.-3 r.; B 6143, cc. 1 r., 2 r.; B 6144, c. 1 r.-v.; B 6150, c. 1 v.; B 6152, c. 1 r.-v.; B 6154, c. 2 r.

⁸⁹ ADN, B 6116, c. 2 r.; B 6137, c. 1 v.; B 6140, c. 1 r.-v.; B 6141, c. 1 v.; B 6142, cc. 2 r.-3 r.; B 6144 bis, c. 1 r.; B 6145, c. 1 r.-v.

⁹⁰ ADN, B 6092, c. 1 v.; B 6119, c. 1 v.; B 6121, c. 1 r.; B 6122, c. 1 v.; B 6123, cc. 1 v.-2 r.; B 6139, c. 1 r.; B 6146, c. 1 r.; B 6156, c. 1 v.; B 6152, c. 1 r.-v.

⁹¹ ADN, B 6102, c. 1 v.; B 6114, c. 4 r.; B 6132, cc. 1 r.-2 r.; B 6137, c. 3 v.; B 6141, c. 1 v.; B 6142, c. 1 r.-v.; B 6148, c. 1 r.; B 6156, c. 1 v.

⁹² ADN, B 6084, c. 5 v.; B 6094, cc. 1 v.-2 r.; B 6109, c. 1 r.; B 6115, c. 2 r.; B 6147, c. 1 v.

⁹³ ADN, B 6109, c. 6 r.

Nel 1382-83 furono multati Corrado da Campi per aver tentato di contrabbandare stoffa e cotone e Lodisio Giustiniani per aver tentato di trasferire in Zelanda cotone ed allume senza pagare i diritti di *estaple*. Morello de Mari, per parte sua, fu condannato alla pesante ammenda di 1.680 lire di grossi (circa 13.500 ducati) per aver venduto ai “ribelli” (*rebellen*) una certa quantità di guado, « eene quantiteit van ghede »⁹⁴. L’episodio si inquadra nella già ricordata guerra civile che aveva opposto il conte Luigi di Mâle alle grandi città manifatturiere fiamminghe, contrarie al progetto dinastico che avrebbe riportato le Fiandre nell’orbita francese, e che si concluse con la battaglia di Roosebeke alla fine del 1382.

A questo punto l’osservazione di Heers sulla « netta concentrazione delle attività genovesi nelle Fiandre » non può che apparire ovvia⁹⁵. Bruges dominava la scena, sia in forza della sua superiore e consolidata organizzazione mercantile e finanziaria in mano agli Anseatici ed agli Italiani, sia in forza dei privilegi concessi dai suoi signori e trasformati in misure coercitive dalle sue autorità comunali. Basti pensare che nel 1323 esse, di fronte ad un tentativo di ribellione di Sluis, non esitarono ad attaccare e distruggere la città⁹⁶.

* * *

Le grandi caracche genovesi entravano dunque nello Zwin virando a dritta dopo aver costeggiato l’attuale litorale belga. L’ingresso nella baia non doveva essere privo di difficoltà. Il fiorentino Luca di Maso degli Albizzi, che viaggiava a bordo di una galera (quindi con un pescaggio assai inferiore a quello delle grandi navi liguri), il 6 dicembre 1429 annotò nel suo diario: « surgemo alla bocca del porto delle Schiuse, avendo prima nondimeno tocco all’entrata de’ banchi col timone perché l’acque erano basse »⁹⁷. Una volta giunte di fronte a Sluis, le caracche si arrestavano molto probabilmente « à l’entrée de la kanelle du port de l’Escluse », citata già nel 1409 e ricordata oltre quarant’anni dopo come « le pas du Zwin devant la ville de l’Escluse »⁹⁸. Qui esse gettavano l’ancora ed iniziava il trasbordo dei carichi.

⁹⁴ AGR, CC 1517.

⁹⁵ J. HEERS, *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, p. 410.

⁹⁶ J.A. VAN HOUTTE, *De geschiedenis van Brugge* cit., p. 112; R. DE ROOVER, *Money, Banking and Credit* cit., pp. 178-179.

⁹⁷ M.E. MALLETT, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford 1967, pp. 141.

⁹⁸ ADN, B 6112, c. 1 r.; B 6120, c. 3 v. Si trattava dell’angusto braccio di mare su cui si

Entrava allora in scena un corpo di mestiere tipico della baia, quello dei barcaioli chiamati *scuteman*. Alla guida di barche leggere ed a fondo piatto, adatte per la navigazione fluviale o comunque in acque poco profonde, dette appunto *scute* (e chiamate oggi “schouden” in fiammingo e “schuyten” in olandese), essi trasportavano le mercanzie sino a Damme, « de l’Escluse au Dam » o « de l’eau au Dam »⁹⁹. Questa precisazione farebbe pensare che, almeno in alcuni casi, il tratto finale sino a Bruges fosse compiuto per via di terra. Un simile sistema aumentava certo i costi, osserva van Houtte, che però obietta con disarmante pragmatismo: « il fatto che esso fosse in uso mostra che tali costi non erano sempre proibitivi ». E conclude con una riflessione assai acuta: probabilmente lo spirito di coercizione tipico di un *estaple* e, più in generale, della stessa organizzazione medievale del commercio estero predominante a Bruges serviva a bilanciare in egual misura, se non francamente a sovrastare, le difficoltà della navigazione che avrebbero dovuto allontanare i mercanti¹⁰⁰.

Lo stesso avveniva naturalmente in senso inverso, come dimostra un documento del gennaio 1440. Due barcaioli di Bruges, Cornelis Janszoon e Jan Bonnevent, trasportarono « in suis scutis seu navibus » da Bruges a Sluis 90 balle di robbia, 6 barili contenenti 36 *rondelle* di filo per corde di archi e poche altre merci. Lo spedizioniere era Marco Spinellini, fattore del Banco dei Medici a Bruges (altra prova delle molteplici attività, non solo finanziarie, dei banchieri fiorentini) ed il destinatario era il savonese Bartolomeo Serrato, la cui *caraca ytalica* sarebbe ripartita ben presto per Southampton¹⁰¹.

affacciavano le banchine portuali, che le mappe cinquecentesche avrebbero chiamato *het pas* e quelle successive *kleine pas* e che costituiva l’imboccatura del canale diretto a sud verso Damme.

⁹⁹ ADN, B 6113, c. 1 v.; B 6115, c. 1 r.; AGR, CR 1496. A proposito del trasporto della lana inglese, la trecentesca *Pratica della Mercatura* di Balducci Pegolotti recitava: « lana del canneo d’una scutta, cioè del naviglio che la conduce dalle Schiuse a Bruggia »; F. BALDUCCI PEGOLOTTI, *La Pratica della Mercatura*, a cura di A. EVANS, Cambridge (Mass.) 1936, pp. 239-240. La *scuta* era un’imbarcazione a vela quadra, con uno scafo lungo circa 5 metri, un pescaggio di un metro ed una portata di circa 20 tonnellate metriche; V. HARDING, *Cross-channel Trade and Cultural Contacts: London and the Low Countries in the Late Fourteenth Century*, in *England and the Low Countries* cit., p. 161.

¹⁰⁰ J.A. VAN HOUTTE, *An Economic History of the Low Countries* cit., pp. 102-103.

¹⁰¹ SAB, 164/1, c. 6 3r. Il documento è stato pubblicato da A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi* cit., doc. 11.

Tabella 1 - *Navi genovesi e savonesi (*) approdate nel porto di Sluis menzionate nei documenti fiamminghi, circa 1370-1500*

n°.	data	imbarcazione	patrono	fonte
1	1399, gennaio / 1400, maggio	<i>caraque</i>	<i>Loys Camille</i>	ADN, B 6084, c. 1 r.
2	1402, gennaio / maggio	<i>caraque</i>	<i>Raphaël de Lerca</i>	ADN, B 6090, c. 1 r.
3	1402, gennaio / maggio	<i>caraque</i>	<i>Paquemin de Beause</i>	ADN, B 6090, c. 4 r.
4	1402, gennaio / maggio	<i>caraque</i>	<i>Nicolas Andrye</i>	ADN, B 6090, c. 4 r.
5	1402, maggio / agosto	<i>caraque</i>	<i>Arragon Dorie</i>	ADN, B 6091, c. 2 r.
6	1402, maggio / agosto	<i>caraque</i>	<i>Théramo de Monneye</i>	ADN, B 6091, c. 3 r.
7	1404, maggio / settembre	<i>caraque</i>	<i>Paule Ytalien</i>	ADN, B 6098, c. 1 v.
8	1405, maggio / settembre	<i>caraque</i>	<i>Estienne Colombon</i>	ADN, B 6101, c. 1 r.
9	1406, gennaio / maggio	<i>caraque</i>	<i>Paule Ytalien</i>	ADN, B 6103, c. 3 r.
10	1406, maggio / settembre	<i>caraque</i>	<i>Bertelmieux Romerin</i>	ADN, B 6104, c. 1 r.
11	1406, maggio / settembre	<i>caraque</i>	<i>Jaque de la Morte</i>	ADN, B 6104, c. 1 r.
12	1407, gennaio / maggio	<i>carake</i>	<i>Leuwens Badenelle</i>	ADN, B 6106, c. 1 r.
13	1407, gennaio / maggio	<i>carake</i>	<i>Therme Senturion</i>	ADN, B 6106, c. 1 r.
14	1407, maggio / settembre	<i>caraque</i>	<i>Anthonie de Nosylie</i>	ADN, B 6107, c. 3 r.
15	1407, maggio / settembre	<i>caraque</i>	<i>Paule Ytalien</i>	ADN, B 6107, c. 3 v.
16	1407, settembre / 1408, gennaio	<i>caraque</i>	<i>Barnabo Dentu</i>	ADN, B 6108, c. 1 r.
17	1408, settembre / 1409, gennaio	<i>carèke</i>	<i>Julien Santurion</i>	ADN, B 6111, c. 1 v.

n°.	data	imbarcazione	patrono	fonte
18	1410, maggio / settembre	<i>caraque</i>	<i>Thomas Scorce Fighe</i>	ADN, B 6116, c. 3 r.
19	1422, dicembre / 1423, maggio	<i>craque</i>	<i>Lénardo Scalie</i>	AGR, CC 1396, dic. 1422 / mag. 1423, c. 6 v.
20	1422, dicembre / 1423, maggio	<i>carraque</i>	<i>Lénard Rappale</i>	AGR, CC 1396, dic. 1422 / mag. 1423, c. 7 r.
21	1425, settembre / 1426, gennaio	<i>caraque</i>	<i>Luquette Ytalien</i>	AGR, CC 1396, set. 1425 / gen. 1426, c. 4 r.
22	1426, dicembre	<i>carake</i>	<i>Thomas de Grimaldis</i>	AGR, CC 1396, feb. / lug. 1427, c. 3 v.
23	1426, luglio / 1427, gennaio	<i>crake</i>	<i>Christoffle Calve</i>	AGR, CC 1396, lug. 1426 / gen. 1427, c. 5 r; gen. 1427 / mag. 1427, cc. 4 r., 5 v.
24	1435, gennaio / giugno	<i>neif hulke</i>	<i>Dominique de Rapale</i>	AGR, CC 1396, gen. / giu. 1435, c. 3 v.
25	1438, maggio	<i>caraca</i>	<i>Galeatius Pinelli</i>	SAB, 164/1, cc. 59 v.-60 r.
26	1439, dicembre / 1440, gennaio	<i>navis, caraca</i>	<i>Bartholomeus Ceratus</i> *	SAB, 164/1, cc. 63 r., 98 r.- 99 r.
27	1444, (?)	<i>scip</i>	<i>Ramon Vigher</i> *	SAB, 99/1035.
28	1448, gennaio	<i>caraque</i>	<i>Cosme Dentue</i>	SAB, 157/3, c. 73 v.
29	1451, gennaio	<i>caraque</i>	<i>Pière Embrun</i>	SAB, 157/3, cc. 258 v., 255 v.-256 r.
29a	1451, gennaio / maggio	<i>caraque</i>	<i>Ymbron</i>	ADN, B 6119, cc. 2 v., 3 v.
30	1451, gennaio / maggio	<i>caraque</i>	<i>Cortso</i> *	ADN, B 6119, c. 3 v.
31	1451, (?)	<i>neif</i>	<i>Baltazar Dorie</i>	SAB, 157/4, cc. 129 v.- 130 v.
32	1455, gennaio / settembre	<i>caraque</i>	<i>Anthone Justinyaen</i>	ADN, B 6129, cc. 1 r., 1 v.
33	1455, settembre	<i>caraca</i>	<i>Dominicus Dentutus</i>	SAB, 157/4, c. 103 r.-v.
34	1457, gennaio	<i>carraque</i>	<i>André Ytalien</i>	SAB, 157/5, c. 129 v.
35	1469, marzo	<i>caraque</i>	<i>Andrien Ytalien</i>	SAB, 157/6, c. 43 v.

Ma quante navi genovesi giungevano in media a Sluis ogni anno? La già ricordata imposta di ancoraggio di 2 lire di grossi per ogni imbarcazione, entrata in vigore alla fine del 1434, avrebbe potuto fornire risposte al riguardo. Ma il suo gettito fu assegnato non al balivo, bensì al “ricevitore dello straordinario di Fiandra”, e non è quindi reperibile. I balivi, per parte loro, ogni anno annotavano nel loro conto la «recepte de ceulx de la nacion de Jennes», ma tutte si chiudevano con la parola *néant*, cioè niente¹⁰². Sempre annualmente, essi rilasciavano ai Genovesi la quietanza dell’imposta percepita: ma di esse si è conservata solo una copia relativa al primo anno di riscossione, il 1435, da cui si apprende che le caracche genovesi giunte a Sluis furono quattro¹⁰³.

In mancanza di registri portuali o di altri documenti doganali fiamminghi, la domanda è destinata a rimanere senza risposta. Il frutto delle nostre ricerche su tutte le fonti fiamminghe apparentemente disponibili fra il 1370 ed il 1500 è stato raccolto nella tabella 1. Esso si limita ad un elenco di 35 imbarcazioni, *neifs* o *caraques*, che attraccarono a Sluis fra il 1399 ed il 1469. Ma è ovvio che, data la natura delle fonti, il loro numero non poteva che essere severamente sottodimensionato, composto com’era solo da quelle imbarcazioni che, per infrazione ai regolamenti portuali o per incidenti accaduti a bordo, erano giunte all’attenzione del balivo dell’acqua. Per contro le raccolte edite di fonti notarili genovesi, dall’inizio del Trecento sino al 1440, contano decine e decine di navi genovesi salpate alla volta dell’Inghilterra e delle Fiandre. Nel solo 1427, afferma la Petti Balbi sulla scorta di quelle fonti, trentatrè caracche genovesi giunsero a Sluis¹⁰⁴. Ma in questo caso il numero è stato certo generosamente sovrastimato.

Gli atti notarili in questione sono stati infatti ricontrollati per il periodo agosto 1426 - settembre 1427, quello in cui potevano essere comprese le imbarcazioni presenti a Sluis nel 1427. Essi contengono 44 contratti assicurativi aventi come destinazione il porto fiammingo, per lo più relativi ad alume imbarcato sulla costa turca ma anche a frutta imbarcata in Spagna, e coinvolgono non più di venti navi genovesi (ma più probabilmente diciot-

¹⁰² ADN, da B 6118, c. 5 r. (conto del 1450), sino a B 6156, c. 7 r. (conto del 1477). J. PAVIOT, *Aspects de la navigation* cit., p. 248.

¹⁰³ C. DESIMONI e L.T. BELGRANO, *Documenti* cit., doc. LI, p. 412.

¹⁰⁴ G. PETTI BALBI, *Mercanti e nationes nelle Fiandre* cit., p. 38; R. DOEHAERD e C. KERREMANS, *Les relations commerciales* cit., docc. 305-408.

to); i carichi di due di esse erano assicurati anche per Southampton, mentre quelli di altre due o tre erano assicurati solo per i porti inglesi. Si è tentato allora un controllo incrociato con i registri doganali inglesi. Per l'anno finanziario 1426-27 due di essi (uno locale ed uno dell'Exchequer) integrati a vicenda elencano diciassette (o più probabilmente quindici) caracche genovesi nel porto di Southampton; e si tratta del numero più alto mai riscontrato¹⁰⁵. Si consideri poi, per inciso, che solo cinque o sei di esse corrispondono a quelle citate nei documenti genovesi. Ciò dimostra quanto siano difficili i riscontri nominativi, quando patrono, proprietario e responsabile del carico (o addirittura loro congiunti a bordo) spesso si confondevano e, in mancanza di registri navali e di certificazioni scritte, le comunicazioni orali fra marinai genovesi e doganieri stranieri non facevano che aumentare la confusione e gli equivoci.

Ma è importante, a nostro parere, la debolezza probatoria insita nella natura stessa del documento assicurativo: poiché non risulta che, partendo dal Mediterraneo, si pagassero premi diversi per l'Inghilterra o per le Fiandre, ai Genovesi conveniva naturalmente coprire il rischio di tutto il tragitto sino al suo capolinea (cioè le Fiandre), salvo poi fermarsi in Inghilterra per contingenze od opportunità del mercato¹⁰⁶. Il problema è tuttavia complesso e ancora privo di testimonianze decisive. Conviene allora rimandarne la discussione al paragrafo finale di questo lavoro, quando esso potrà essere esposto con tutte le sue componenti.

Non si può non rimarcare, comunque, che più della metà delle imbarcazioni genovesi reperite nelle fonti fiamminghe (diciotto su trentacinque) si concentra nel periodo 1399-1410 e che, in particolare, ne furono nominate cinque nel 1402 ed altrettante nel 1407¹⁰⁷. La presenza di navi in documenti giudiziari, lo ripetiamo, è funzionale alla natura dei documenti stessi e non certo proporzionale al numero degli approdi e quindi, dal nostro punto di vista, non può essere che casuale. Ma, in questo caso specifico, si registrano coincidenze cronologiche interessanti, che ci conducono all'unico documento con valenza politica redatto su richiesta genovese dal balivo dell'acqua di Sluis.

¹⁰⁵ A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese cit.*, Appendice 1, pp. 296-297.

¹⁰⁶ J. HEERS, *Gènes cit.*, p. 317.

¹⁰⁷ ADN, B 6090, cc. 1 r., 4 r.; B 6091, cc. 2 r., 3 r.; B 6106, c. 1 r.; B 6107, cc. 3 r., 3 v.; B 6108, c. 1 r.

Le lunghe trattative con il re di Francia Carlo VI, terminate fra ottobre e dicembre 1396 con la dedizione del Comune genovese alla monarchia transalpina, avevano ovviamente raggelato i rapporti con gli Inglesi e ravvivato quelli con le Fiandre borgognone di Filippo l'Ardito, fratello del re, tanto che già nel 1395 era stato siglato un vantaggioso accordo commerciale¹⁰⁸. In cambio dei privilegi ottenuti, i Genovesi avevano offerto un argomento di grande peso secondo i canoni del tempo, e cioè il trasferimento dall'Inghilterra alle Fiandre del loro *estaple* commerciale nel nord-ovest europeo, a far tempo dal 1397 e per una durata decennale. La controparte dovette prendere l'offerta molto sul serio, visto che la contabilità comunale di Bruges del 1397-98 menzionava senza mezzi termini «l'*estaple* dei Genovesi che era situato a Bruges» e «l'*estaple* dei mercanti di Genova situato nelle Fiandre che ora è posto in Inghilterra», riferendo cioè una precedente e perduta posizione di privilegio che ora poteva rinnovarsi¹⁰⁹. Non sappiamo se i Genovesi, da uomini scaltri e realistici quali erano, condividessero la stessa serietà di intenzioni, visto che, specie dal punto di vista delle esportazioni, alla fine del Trecento il mercato inglese era ormai molto più appetibile di quello fiammingo. È possibile che essi aspettassero il momento opportuno per violare la promessa e che l'*estaple* fosse stato messo in gioco solo come argomento di pressione nei confronti di entrambi i contendenti. Ma, probabilmente, essi dovettero fare i conti con una imprevista ostilità da parte degli Inglesi.

La documentazione disponibile non permette di chiarire appieno quanto successe in quegli anni. I registri portuali inglesi, in particolare, presentano ampie lacune fra il 1390 ed il 1425. Quattro caracche genovesi furono comunque registrate a Southampton fra il dicembre 1395 e l'agosto 1396 ed altre tre fra il novembre 1402 ed il febbraio 1403. Nessuna compare invece nei quattro rendiconti successivi (uno di Southampton e tre di Sandwich) stilati fra il 1403 ed il 1406, dove sono presenti galere e caracche veneziane¹¹⁰. Il rotolo contabile del balivo di Sluis, redatto fra il settembre 1405 ed il gennaio 1406 rivela addirittura che «tous les Gènevoiz ... estoient

¹⁰⁸ G. PETTI BALBI, *Tra dogato e principato. Il Tre e Quattrocento*, in *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, Genova 2003, p. 277; EAD., *Mercanti e nationes nelle Fiandre* cit., pp. 26-27. Sul privilegio del 1395 v. *infra*, nota 65.

¹⁰⁹ «vanden stapele vanden Genevoysen te Brughe te lecghene [...] den stapel vanden coopliden van Gieneven leide in Vlaendren die nu leghet jn Ingheland»; L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaire des Archives* cit., IV, Bruges 1876, p. 314.

¹¹⁰ A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese* cit., pp. 239-240 e Appendice 1, p. 294.

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, chiedevano licenza al balivo di introdurre nel porto una grossa quantità di panni inglesi che, come si sa, erano banditi nelle Fiandre. 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»¹¹¹.

L'importanza politica della richiesta appare evidente. Non per nulla, prima di accoglierla, il balivo inviò un memoriale al cancelliere e si recò a Ghyvelde (presso Dunkerque) per consultarsi con due suoi emissari. Alla fine accettò, dietro pagamento di un nobile (pari a 6 soldi e mezzo di grossi) per ogni balla di panni e ribadendo la promessa dei Genovesi «de non plus aler en Engletère». È probabile che, per questi ultimi, la richiesta fosse nient'altro che un *bluff*. Ma la situazione si complicò, prima per la lunghezza delle trattative imposte dalla Corona, poi per un grave incidente anglo-genovese nel Mediterraneo. Purtroppo i documenti portuali inglesi non ci sono di ausilio: a parte una contabilità di Sandwich per il 1413-14, la serie organica di registri riprende solo nel 1424-25. Altri documenti dell'Exchequer indicano peraltro che i viaggi non si erano del tutto interrotti, visto che due caracche savonesi giunsero a Southampton rispettivamente nel 1408 e nel 1410¹¹². Ma i conti dei balivi indicano anche che, dopo la caracca di Paolo Italiano nel 1405, quelle di Lorenzo *Badenelle* e di Teramo Centurione nel 1407 si giovarono dell'accordo, transitando nel porto di Sluis con carichi di panni inglesi destinati al Mediterraneo¹¹³. Solo nel giugno 1412 il governo dogale avrebbe informato i massari genovesi a Bruges che si intendeva far pace con il re d'Inghilterra per poter tornare a Southampton ed addirittura nel maggio 1421 avrebbe potuto annunciare la pace con la Corona¹¹⁴.

¹¹¹ ADN, B 6102, c. 1 r.

¹¹² A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese* cit., p. 240.

¹¹³ ADN, B 6106, c. 1 r.

¹¹⁴ C. DESIMONI e L.T. BELGRANO, *Documenti* cit., doc. IV, p. 388, e doc. VII, p. 390. Sulle vicende finali del contenzioso e della trattativa v. 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.

Alla fine, l'*estaple* genovese tornò in Inghilterra. Anzi non ci sono neppure prove che esso sia mai stato volontariamente trasferito nelle Fiandre. Le dichiarazioni dei governanti fiamminghi del 1397-98 e del 1405-06 dimostrano comunque chiaramente che essi non solo erano in aperta competizione con gli Inglesi, ma anche che erano consapevoli della perdita superiorità del loro mercato rispetto a quello d'oltre Manica. Il fatto non va sottovalutato. Nei decenni successivi, quelli del lungo regno di Enrico VI, fra il 1425 ed il 1460 i Genovesi avrebbero inviato in Inghilterra in media nove caracche all'anno. Ebbene, che ogni anno solo la metà di esse raggiungesse Sluis (come indica la quietanza del balivo del 1435) sembra un'ipotesi del tutto ragionevole.

4. *I Genovesi a Middelburg*

Nata attorno ad un castello carolingio e sviluppatasi poi attorno ad un'abbazia fondata nel XII secolo, già nel Duecento Middelburg si andava imponendo non solo come centro direzionale e religioso dell'isola di Walcheren, ma anche come emporio commerciale. La cittadina sorgeva su di un modesto rilievo circondato dall'ansa di un piccolo fiume molto tortuoso, l'Arne, che dopo un paio di chilometri di meandri sboccava in mare di fronte all'isola di Zuid-Beveland (v. figura 3). Fra Due e Trecento la costruzione di dighe e canali fece sorgere un bacino portuale interno ("de Dam", l'argine) collegato con il fiume. Lo sviluppo commerciale di Middelburg, favorito dalla sua eccellente posizione strategica, necessitava tuttavia di strutture portuali verso il mare aperto. Nei pressi della foce dell'Arne, sulla sua sponda a sud, sorse così un avamposto che, per la sua posizione, prese il nome di Arnemuiden (*muy* o *muyden* significava foce). Questo villaggio sarebbe poi stato distrutto dalle inondazioni nel 1440; un secondo sorse più nell'interno e non ebbe fortuna; la terza Arnemuiden, fondata nel 1438 sulla costa a nord della foce dell'Arne e ad una certa distanza da essa, poteva finalmente vantare fondali adatti ad accogliere imbarcazioni di grosso tonnellaggio¹¹⁵.

Middelburg ed Arnemuiden costituirono sempre un unico complesso portuale. Altri luoghi di approdo a Walcheren erano Vlissingen, affacciata

¹¹⁵ W.S. UNGER, *Geschiedenis van Middelburg in omtrek*, Middelburg 1996, p. 7 e sgg.; P. SIJNKE e T. VAN GENT, *Geschiedenis van Middelburg* cit., p. 34; N.J.M. KERLING, *Commercial Relations* cit., pp. 40-41.

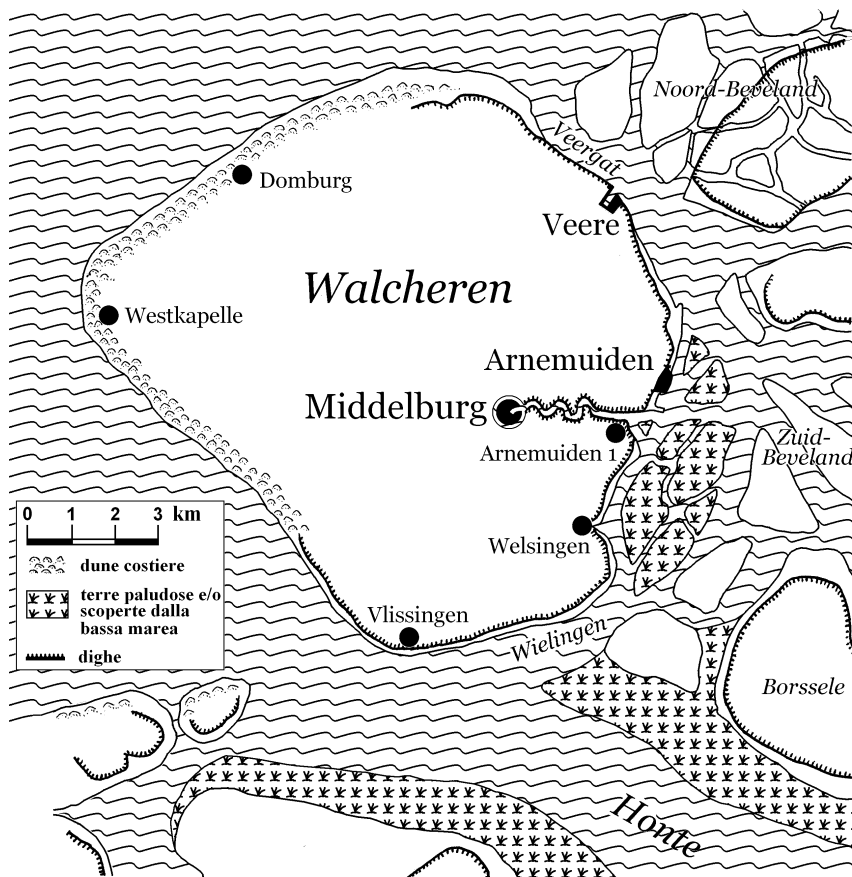


Fig. 3- Il complesso portuale dell'isola di Walcheren agli inizi del Quattrocento.

sull'Honte sulla punta meridionale dell'isola, e Veere, sulla costa nord-orientale, sullo stretto chiamato Veergat o Veerse Gat che la separava da Noord-Beveland.

Poco dopo il trattato del 1323, che aveva sancito l'annessione della Zelanda alla contea di Olanda, la regione fu divisa dal punto di vista fiscale in due aree distinte, separate da quella che oggi si chiama Oosterschelde e che era allora l'unico braccio navigabile del fiume: una ad oriente di essa (Beosten Schelde) ed una ad occidente (Bewesten Schelde)¹¹⁶. Quest'ultima comprendeva le isole di Walcheren, Noord- e Zuid-Beveland e Wolphaartsdijk ed il suo capoluogo era Middelburg. Ciascuna delle due aree era amministrata da un gabelliere (*rentmeester*) nominato dal conte, che riscuoteva sul territorio pedaggi, dazi, diritti ed imposte di vario genere. La conquista borgognona del 1431 non modificò l'assetto fiscale della regione ma neppure la dotò di una propria Corte dei Conti, separata da quelle di Lille e di Bruxelles. Per alcuni anni furono membri di quest'ultima, su incarico ducale, a recarsi di solito all'Aia per le verifiche contabili. Solo nel 1446 il duca Filippo il Buono istituì una corte separata all'Aia, ma nel 1461 essa fu soppressa ed inglobata in quella di Bruxelles¹¹⁷.

I registri contabili del *rentmeester* ad occidente della Schelda hanno costituito le fonti della ricerca nell'archivio zelandese. Purtroppo la parte di essi che si riferiva al periodo della dominazione olandese (1319-1432) è andata distrutta nel bombardamento aereo tedesco che colpì duramente Middelburg il 17 maggio 1940 ed è stato possibile solo attingere alle citazioni contenute in studi precedenti; la parte consultata si riferisce invece alle dominazioni borgognona ed austriaca (1433-1584)¹¹⁸.

La documentazione oggi perduta dipinge una Walcheren medio-trecentesca coinvolta nel commercio anseatico: a partire dal 1366 vi si riscuoteva il «pedaggio delle navi orientali che sono nell'Hansa ed entrano nel

¹¹⁶ K. HEERINGA, *De rekeningen* cit., p. 23.

¹¹⁷ R. FRUIN, *De rekeningen en andere stukken in 1607 uit Hollandsche rekenkamer naar de Zeeuwsche overgebacht. Het Bourgondisch-Oostenrijksche tijdvak (1433-1584)*, 's-Gravenhage 1909, pp. 3-4.

¹¹⁸ ZA, Financien, Rekenkamer, Rekeningen Henegouwen-Beiersche Tijdvak, 1319-1432 (d'ora in poi 500) e Rekeningen Bourgondische-Oostenrijksche Tijd, 1433-1584 (d'ora in poi 501; rekeningen van den rentmeester van Bewesten Schelde, 1431-1484, 501/1-501/76). Il fondo ("toegang") 500 è quello distrutto dal fuoco nel 1940.

Veergat » e dal 1374 quello sulle navi anseatiche ad Arnemuiden; il legame fra quest'ultima ed il capoluogo è confermato dall'imposta istituita nel 1406 « sino ad Arnemuiden delle merci che si portano su a Middelburg »¹¹⁹.

Ma, come già ricordato nel paragrafo introduttivo di questo lavoro, dopo il 1350 si verificò un fenomeno commerciale destinato a modificare profondamente le gerarchie economiche non solo nell'Europa nord-occidentale ma anche nello stesso Mediterraneo: la spettacolare espansione dell'esportazione di panni inglesi. Esclusi dalla Francia del nord dalla Guerra dei Cent'Anni e dalle Fiandre dal bando protezionistico del loro conte, i prodotti tessili dell'isola trovarono una via di penetrazione quasi obbligata a Walcheren. Sin dal 1380 mercanti inglesi si erano insediati a Middelburg, che sarebbe diventata il centro di ridistribuzione dei loro panni in tutta la Zelanda¹²⁰.

La nuova colleganza appena costituita ne creò subito un'altra, questa volta decisiva per il decollo economico della regione. Anche di essa si è parlato nel paragrafo introduttivo: si tratta del trasferimento a Middelburg nel 1383 dello Staple inglese della lana, il *wolstapel* dei documenti zelandesi perduti¹²¹. I rapporti causali sembrano purtroppo impossibili da chiarire, ma sta di fatto che insieme con la lana inglese giunsero a Walcheren le prime caracche genovesi.

* * *

La contabilità quattrocentesca dei borgomastri di Middelburg, trascritta da Unger, contiene alcune informazioni sui « coepluden van Geneven », i mercanti di Genova, durante i loro viaggi in Zelanda. Gli incontri con i magistrati locali presso il magazzino del vino (« met den goeden luden vander wet in t' wijnshuus ») sembrano testimoniare di un clima un po' provinciale e certo diverso da quello di Bruges¹²². Nondimeno la giurisdizione territoriale separava le due città: nell'ottobre 1409 Antonio Bonadonna

¹¹⁹ L'imposta del 1366: « tol vande Oostersche schepen die in de Hanze zijn en het Veergat inkomen »; quella del 1406: « tot Arnemuden van goede dat men boven in Middelburch bringet »; ZA, 500/43, 500/50 e segg., 500/71 e segg.; citazioni in K. HEERINGA, *De rekeningen* cit., p. 8. Un'altra parte consistente del fondo perduto è stata trascritta da W.S. UNGER, *De Tol van Iersekeroord, Documenten en Rekeningen (1321-1572)*, 's-Gravenhage 1939.

¹²⁰ J.H. MUNRO, *Medieval Woollens* cit., pp. 302-303.

¹²¹ ZA, 500/46 e segg.; citazione in K. HEERINGA, *De rekeningen* cit., p. 8.

¹²² W.S. UNGER, *Bronnen tot de geschiedenis* cit., 2, p. 263.

inviava ai suoi compatrioti a Bruges le lettere di salvacondotto (*gbeleydebrieven*) del conte d'Olanda necessarie per raggiungere la Zelanda e questa dipendenza territoriale sarebbe stata ribadita più volte negli anni seguenti, con viaggi di funzionari alla corte dell'Aia per questioni finanziarie e contabili¹²³. Nel 1411-12, ad esempio, toccava a Jan Adaems versare al borgomastro di Middelburg 10 lire di grossi che i mercanti genovesi residenti a Bruges (« die te Brugghe ligghen ») avevano pagato al conte d'Olanda per ottenere le lettere di carico¹²⁴. Bruges restava dunque all'orizzonte, come centro direzionale dei Genovesi nella regione: ma ciò non sembra necessariamente indicare una subordinazione del mercato zelandese a quello fiammingo.

La conquista borgognona del 1431 interruppe naturalmente i legami con l'Olanda e ne creò altri con Bruges, in ragione del fatto che colà risiedeva il « consul vander nacië van Genuë », il console della nazione genovese. A lui furono inviati con deliberazioni scritte dell'amministrazione comunale di Middelburg Valentijn Simondszone nel 1478 e Govert Oertszon nel 1487, mentre nel 1486 un commissario dei Genovesi, insieme con colleghi spagnoli, veneziani e portoghesi, giunse in Zelanda e vi fu accolto con l'omaggio di caraffe di vino del Reno¹²⁵.

5. *Navi genovesi nell'isola di Walcheren*

Secondo Heers « la fortuna di Middelburg appare assai recente: la prima nave genovese incontrata ad Arnemuiden vi arrivò nel 1441 »¹²⁶. A sostegno di tale affermazione lo studioso francese citava la tabella conclusiva della ponderosa opera di Unger, il quale però si basava a sua volta sull'imposta di ancoraggio borgognona riscossa per la prima volta nel 1431-32¹²⁷.

In realtà la fortuna dell'isola di Walcheren è un po' più antica. La prima citazione « causa conducendi in Menderborgo » contenuta in un documento genovese risale infatti al marzo 1384 e si riferisce a due carichi di allume imbarcati a Genova sulla cocca di Lazzarino *de Frescheto* ed Antonio *de Vale-*

¹²³ *Ibidem*, pp. 264, 269, 279, 282.

¹²⁴ *Ibidem*, p. 265.

¹²⁵ *Ibidem*, pp. 372, 385, 386.

¹²⁶ J. HEERS, *Gênes* cit., p. 414.

¹²⁷ W.S. UNGER, *Brommen tot de geschiedenis* cit., 3, pp. 818-820; ZA, 501/1, c. 9 v.

tario; pochi giorni dopo fu la volta della nave di Isnardo Spinola, salpata da Creta, ed in ottobre toccò a quella di Francesco Bulgaro, proveniente con altro allume dalla costa turca¹²⁸. Le destinazioni erano genericamente indicate come «ad portum Clusarum vel in Mendeborgho» e la loro presenza nelle fonti è piuttosto rara, ma soprattutto molto concentrata nel tempo: ai tre viaggi del 1384 ne seguirono altri otto nel 1388, dopo di che il porto zelandese scomparve per un ventennio dai protocolli notarili genovesi¹²⁹. La raccolta relativa al XV secolo testimonia infatti di una ventina di viaggi di navi genovesi, tutti aventi come meta Middelburg in alternativa a Sluis, distribuiti fra il 1409 ed il 1439 (e di cui sei nel solo 1410)¹³⁰. È opportuno ricordare, ancora una volta, che la raccolta si arresta purtroppo al 1440. Un solo documento, infine, menziona esplicitamente un altro dei porti sull'isola di Walcheren, e precisamente Vlissingen: di là, infatti, «de loco Frexinge, qui est ultra Clusam», la nave savonese di Stefano Colombotto salpava alla fine del 1411 alla volta di Cadice¹³¹.

Un contributo inaspettato ci viene offerto a questo proposito dalle fonti inglesi. Non dai registri portuali, in cui provenienza e destinazione dei natanti non venivano indicate, ma dai rotoli contenenti le lettere della cancelleria regia, conservati nel fondo Chancery del Public Record Office ed interamente editi sotto forma di regesti¹³². Fra il 1383 ed il 1388 i cancellieri di Westminster si occuparono di undici navi genovesi stazionanti o di passaggio a vario titolo in acque inglesi e dirette a Middelburg¹³³. Nessun'altra menzione del

¹²⁸ L. LIAGRE-DE STURLER, *Les relations commerciales* cit., II, docc. 418-419, 422, 427-429, 457. La prima cocca citata tornò nel febbraio seguente; *Ibidem*, doc. 463.

¹²⁹ *Ibidem*, docc. 503, 505, 509, 517-518, 520-521, 526.

¹³⁰ R. DOEHAERD e C. KERREMANS, *Les relations commerciales* cit., docc. 37, 39, 40-42, 45-48, 56, 154, 158-159, 258, 270, 284, 632, 635, 660, 751, 761, 763, 766, 771, 779, 805. Ad essi vanno aggiunti due viaggi di ritorno da Middelburg verso Siviglia e Genova (docc. 495, 724) e cinque viaggi da Middelburg alla Scozia e/o ritorno, *in insula Schocie e de Edemburgo*, di cui almeno uno effettuato da una nave forse fiamminga (docc. 295, 401, 411, 506, 574-575).

¹³¹ *Ibidem*, doc. 116. Sulla nave di Colombotto v. A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi in Inghilterra e nelle Fiandre* cit., p. 110-111 (nota 120).

¹³² *Calendar of the Close Rolls preserved in the Public Record Office*, 46 voll., London 1892-1963 (d'ora in poi CCR); *Calendar of the Patent Rolls preserved in the Public Record Office*, 54 voll., London 1891-1916 (d'ora in poi CPR).

¹³³ CCR, Rich. II, 1381-85, pp. 367-368; CCR, Rich. II, 1385-89, pp. 187-188, 199-200, 214-215, 239, 339, 346-347, 375-376, 405, 412, 542, 553; CPR, Rich. II, 1381-1385, p. 355.

genere, si noti, fu fatta invece prima e dopo queste date. In mancanza di specifiche fonti zelandesi, dunque, i rotoli inglesi concordano totalmente con i protocolli notarili genovesi nel confermare un'importante affluenza di navi genovesi a Middelburg negli anni Ottanta del Trecento. Ciò coincide, non a caso, con la già ricordata presenza in città dello Staple inglese della lana. Benché in quegli anni godessero, a quel che sembra, di uno *status* di neutralità nella guerra dei Cent'Anni, è quindi innegabile che i Genovesi abbiano orientato le loro rotte in funzione di una scelta inglese. La loro "scoperta" di Middelburg accompagnò il trasferimento colà dello Staple e fu concomitante ad un documentato aumento della presenza inglese nell'isola di Walcheren¹³⁴.

* * *

Non sembra che, durante la signoria dei conti d'Olanda, fossero in vigore a Walcheren dazi o altre imposte sulle navi non anseatiche e comunque la perdita della documentazione impedisce ogni verifica. Nel 1418-19 il *rentmeester* ad occidente della Schelda registrò tuttavia una caracca genovese « che venne carica a Walcheren, per i suoi pedaggi »¹³⁵. Un'inchiesta giudiziaria già ricordata condotta nel 1427 dal balivo di terra di Sluis riferiva che la caracca di Tommaso Grimaldi aveva fatto rotta dalla Barberia « à Armuden en Zélande » portando con sé una caracca veneziana catturata¹³⁶.

L'imposta di ancoraggio (*ancraitge* o *roertolle*, alla lettera "pedaggio del timone") cominciò ad essere riscossa nel 1431-32, ma per alcuni anni la sua registrazione contabile avvenne in forma cumulativa e solo in rari casi fu accompagnata dai nomi dei comandanti¹³⁷. Così, ad esempio, nel 1432-33 l'imposta riguardò sette caracche (*craken*), nome che era riservato alle grandi navi mediterranee, ma non ci è dato di conoscerne la nazionalità¹³⁸. Liste di ancoraggio complete furono redatte solo a partire dal 1441-42 e da questa data

Due fra le navi citate nei documenti inglesi trovano riscontro in quelli genovesi, e cioè quelle di Bartolomeo *de Pendula* e di Oberto Vivaldi.

¹³⁴ V. HARDING, *Cross-channel Trade* cit., p. 158.

¹³⁵ ZA, 500/83; citato da W.S. UNGER, *Bronnen tot de geschiedenis* cit., 3, p. 58.

¹³⁶ AGR, CC13926/20, cc. 3v-4r.

¹³⁷ Prima esazione: ZA, 501/1, c. 9 v.

¹³⁸ ZA, 501/2, c. 7 r. Analogamente, ai loro comandanti era riservato il titolo di origine italiana di *patroen*, mentre quelli delle imbarcazioni atlantiche erano chiamati *scippers*. Lo stesso avveniva in Inghilterra, dove si distinguevano *patroni* e *magistri*.

inizia la tabella compilata da Unger e citata da Heers¹³⁹. Una conoscenza del mondo mercantile genovese naturalmente più profonda di quella dello studioso olandese ci ha permesso peraltro di identificare tre Genovesi nei pochi elenchi nominativi precedenti, e precisamente Gregorio Di Negro nel 1434-35 e Giacomo *de Nigrono* e Bartolomeo Boccanegra nel 1437-38¹⁴⁰. In conclusione la ricerca nell'archivio zelandese, integrata con le fonti fiamminghe e riassunta nella tabella 2, ha permesso di reperire la presenza a Walcheren di trentanove imbarcazioni genovesi (navi, *scepen*, ma soprattutto caracche, *cra-ken*), la prima risalente come detto al 1418-19 e l'ultima all'agosto 1474.

Vista la loro natura fiscale, le liste di ancoraggio del *rentmeester* dovrebbero fornire risultati attendibili. Ma le fonti medievali, anche se per così dire istituzionali, assumono difficilmente un valore statistico. I loro compilatori, infatti, raramente agivano ispirandosi a linee guida univoche e costanti. Basti pensare che il numero delle imbarcazioni censite varia da 2 nel 1442-43 e 1443-44 a 380 nel 1483-84. Ciò non significa ovviamente che il traffico marittimo di Walcheren aumentò di quasi duecento volte in un quarantennio, visto che le riscossioni erano molto irregolari: si passò ad esempio da 36 nel 1436-37 a 10 nel 1449-50, da 152 nel 1474-75 a 40 nel 1477-78. Simili variazioni sembrano dunque essere espressione dei mutevoli assetti organizzativi dei gabellieri sul territorio, piuttosto che indicazione di un improbabile *trend* economico. Va detto, peraltro, che probabilmente le imbarcazioni mediterranee (galere veneziane e caracche genovesi, veneziane e catalane) sfuggivano meno delle altre all'attenzione del fisco, a causa della loro rarità, dell'importanza dei loro carichi (una caracca genovese aveva una capacità media cinque-dieci volte superiore a quella di un battello anseatico) e dell'aliquota che le colpiva. Una caracca genovese o veneziana pagava infatti al *rentmeester* una tassa di ancoraggio di 27 soldi e 4 denari di grossi, mentre le galere veneziane pagavano 20 soldi¹⁴¹.

¹³⁹ ZA, 501/15, c. 4 r. Cfr. note 124 e 125.

¹⁴⁰ ZA, 501/5, c. 3 r.; 501/9, c. 3 r.

¹⁴¹ I Genovesi pagarono 20 soldi nel 1450-51; un'orca bretone di Saint-Malo pagò 27 soldi e 4 denari nel 1446 ed un'orca scozzese 27 soldi nel 1460; ZA, 501/22, c. 4 v.; 501/26, c. 5 r.; 501/28, c. 5 r.-v.; 501/40, c. 6 v.; 501/41, c. 6 v. Le imbarcazioni più piccole, navette o *scepkens*, pagavano 5 o 6 soldi; ZA, 501/22, c. 4 r.; 501/39, c. 6 r. Analogamente a quella fiamminga, anche la lira di grossi zelandese era una moneta di conto, composta da 20 soldi (*schillingen*) e 240 denari (*penningen*). Nel 1384-86 11 denari di grossi fiamminghi equivalevano a 10 denari di grossi olandesi; analogamente, nel 1388-90, 11 lire di grossi fiamminghe equivalevano a 10 lire di grossi dell'altra valuta; K. HEERINGA, *De rekeningen* cit., p. 26.

Tabella 2 - *Navi genovesi approdate nel porto di Arnemuïden e nel Wielingen menzionate nei registri fiscali zelandesi e nei documenti fiamminghi, 1431-1484*

n°.	data	imbarcazione	patrono	fonte
1	1418, aprile / 1419, giugno	<i>crake</i>	<i>vanden Genevoysers</i> (dei Genovesi)	W.S. UNGER, <i>Bronnen</i> cit., vol 3, p. 58.
2	1427	<i>carake</i>	<i>Thomas de Grimalde</i>	AGR, CC13926/20, cc. 3 v.-4 r.
3	1434, giugno / 1435, settembre	<i>scepe</i>	<i>Gregore de Negre</i>	AZ, 501/5, c. 3 r.
4	1437, agosto / 1438, agosto	<i>scepe</i>	<i>Jaco de Negron</i>	AZ, 501/9, c. 3 r.
5	1437, agosto / 1438, agosto	<i>scepe</i>	<i>Bertolome Bockanigran</i>	AZ, 501/9, c. 3 r.
6	1441, marzo / 1442, luglio	<i>crake</i>	<i>Bernardo</i>	AZ, 501/15, c. 4 r.
7	1443, agosto / 1444, dicembre	<i>crake</i>	<i>Francisque de Fourn</i> (garante)	AZ, 501/17, c. 5 r.
8	1447, gennaio / 1448, luglio	<i>crake</i>	<i>Oliver Spingel</i>	AZ, 501/23, c. 8 r.
9	1448, luglio / 1449, luglio	<i>crake</i>	<i>Jasver Dorye</i>	AZ, 501/26, c. 5 r.
10	1450, luglio / 1451, luglio	<i>crake</i>	<i>Philippe Dorye</i>	AZ, 501/28, c. 5 r.
11	1450, luglio / 1451, luglio	<i>crake</i>	<i>Andry Spingele</i>	AZ, 501/28, c. 5 r.
12	1450, luglio / 1451, luglio	<i>crake</i>	<i>Pieter Hebron</i>	AZ, 501/28, c. 5 v.
13	1451, novembre / 1453, maggio	<i>crake</i>	<i>Andries de Grymalde</i>	AZ, 501/32, c. 6 r.
14	1451, novembre / 1453, maggio	<i>crake</i>	<i>Piere Justynian</i>	AZ, 501/32, c. 6 r.
15	1453, maggio / 1454, maggio	<i>karake</i>	<i>Gentil Marquiel</i>	AZ, 501/33, c. 5 v.
16	1454, maggio / 1455, maggio	<i>krake</i>	<i>Geronyme Spingel</i>	AZ, 501/34, c. 5 v.
17	1457, maggio / 1458, maggio	<i>krake</i>	<i>Pieter Spingel</i>	AZ, 501/37, c. 6 v.

n°.	data	imbarcazione	patrono	fonte
18	1457, maggio /	<i>krake</i>	<i>tweij genevoysen kraken</i> (due caracche genovesi)	AZ, 501/37, c. 6 v.
19	1458, maggio			
20	1457, maggio / 1458, maggio	<i>krake</i>	<i>Antboine Justiniaen</i>	AZ, 501/37, c. 6 v.
21	1457, maggio / 1458, maggio	<i>krake</i>	<i>Hystaen Dorye</i>	AZ, 501/37, c. 6 v.
22	1458, maggio / 1459, maggio	<i>crake</i>	<i>eenre genevoysche crake</i> (una caracca genovese)	AZ, 501/38, c. 7 r.
23	1460, maggio / 1461, maggio	<i>crake</i>	<i>Thadeus Spingel</i>	AZ, 501/40, c. 6 v.
234	1460, maggio / 1461, maggio	<i>crake</i>	<i>Jacob Spingel</i>	AZ, 501/40, c. 6 v.
25	1460, maggio / 1461, maggio	<i>crake</i>	<i>Pinneele Spingel</i>	AZ, 501/40, c. 6 v.
26	1460, maggio / 1461, maggio	<i>crake</i>	<i>Pauwels Spingel</i>	AZ, 501/40, c. 6 v.
27	1460, maggio / 1461, maggio	<i>crake</i>	<i>Pieter Spingel</i>	AZ, 501/40, c. 7 r.
28	1460, maggio / 1461, maggio	<i>crake</i>	<i>Pierre Justiniaen</i>	AZ, 501/40, c. 7 r.
29	1463, maggio / 1464, maggio	<i>crake</i>	<i>Thomas Justinyaen</i>	AZ, 501/41, c. 6 r.
30	1464, agosto 31	<i>crake</i>	<i>Luck Spingel</i>	AZ, 501/42, c. 17 r.
31	1464, agosto 31	<i>crake</i>	<i>Marcke Spingel</i>	AZ, 501/42, c. 17 r.
32	1466, marzo 21	<i>crake</i>	<i>Andries Taliaen</i>	AZ, 501/43, c. 20 v.
33	1466, maggio 18	<i>crake</i>	<i>Christoffels Gasort</i>	AZ, 501/44, c. 16 v.
34	1466, maggio 18	<i>crake</i>	<i>Anthonis de Frilion</i>	AZ, 501/44, c. 16 v.
35	1466, novembre	<i>caraque</i>	<i>André Ytalian</i>	SAB, 157/5, c. 129 v.
36	1467, agosto 3	<i>crake</i>	<i>B[...]nitre Teriaen</i>	AZ, 501/45, c. 18 v.
37	1469, aprile 19	<i>crake</i>	<i>Ambruese Ytalian</i>	AZ, 501/46, c. 19 r.
38	1473, dicembre 18	<i>crake</i>	<i>Rafael Lomelin</i>	AZ, 501/62, c. 36 v.
39	1474, agosto 29	—	<i>Niclais De Negro</i>	AZ, 501/63, c. 41 r.

Nel periodo di frequentazione genovese, dal 1441 al 1474, la marinaria più rappresentata a Walcheren fu quella bretone, con ben 381 imbarcazioni, pari al 48,6% del totale; all'inizio si trattava di balenieri (*balingers*), che pagavano un'imposta di 10-12 soldi e che dopo il 1460 furono sostituiti dalle caravelle (*craveelen*, 12-20 soldi). Gli Anseatici inviarono 194 imbarcazioni, provenienti soprattutto da Danzica, ma anche da Amburgo, Wismar, Lubeca e Brema. Il loro modello più comune era l'orca (*bulck*, 12-18 soldi), insieme con la cocca (*kogge*, 6-20 soldi) e la *craayer* (un tipo di baleniera, 8-12 soldi). Le 103 imbarcazioni spagnole erano soprattutto orche e balenieri baschi (12 soldi), mentre una sola caracca catalana comparve nel 1455-56¹⁴². In numero minore e decrescente attraccarono poi battelli portoghesi (quasi tutte caravelle), orche scozzesi, navette e balenieri normanni. Da notare, infine, che nelle liste di ancoraggio non figura nessun battello inglese, mentre secondo la contabilità comunale di Middelburg erano proprio gli Inglesi, mercanti e capitani, i principali frequentatori della città nella prima metà del Quattrocento¹⁴³. È probabile che essi beneficiassero di qualche sorta di esenzione, della quale peraltro non abbiamo notizie.

Alla luce delle liste di ancoraggio, i porti dell'isola di Walcheren erano dunque solidamente immersi in un ambiente marinaro (oltre che mercantile) schiettamente nordico. Non per nulla, a fronte di 713 imbarcazioni atlantiche, quelle mediterranee registrate fra il 1441 ed il 1474 furono non più di sessanta (il 7,8% del totale), e precisamente:

genovesi:	33 imbarcazioni	(30 caracche, 3 navi);
veneziane:	23 imbarcazioni	(13 caracche, 8 galere, 2 caravelle) ¹⁴⁴ ;
fiorentine:	2 imbarcazioni	(1 galera, 1 galeazza) ¹⁴⁵ ;
catalane:	1 imbarcazione	(1 caracca).

¹⁴² ZA, 501/35, c. 5 v.

¹⁴³ P. STJNKE e T. VAN GENT, *Geschiedenis van Middelburg* cit., p. 35.

¹⁴⁴ Un'altra imbarcazione veneziana (l'ultima) raggiunse Walcheren nel 1474-75.

¹⁴⁵ Galeazza di Francesco Benci nel 1469 e galera di Antonio Popoleschi (*Antony Popelisse*) nel 1473; ZA, 501/46, c. 19 r.; 501/62, c. 34 v. M.E. MALLETT, *The Florentine Galleys* cit., p. 136-137, 173 per la galera di Popoleschi; non vi sono invece notizie della galeazza di Benci.

Il predominio genovese fra i mediterranei non deve stupire. Ancora una volta, se pure ve n'era bisogno, esso esprime la duttilità di comportamenti e l'acuta apertura mentale dei mercanti liguri, a fronte del cauto conservatorismo di quelli veneziani. L'arrivo di tre caracche nel 1450-51, di cinque nel 1457-58 e di sei nel 1460-61 sembra poi indicare un interesse crescente per Walcheren, che forse non poté svilupparsi in pieno perché coincide con l'incipiente declino dell'impegno armatoriale genovese sulla rotta di Ponente. Compiendo, dove possibile, raffronti con le fonti inglesi, il numero di scali zelandesi appare senz'altro importante:

1437-38:	14 caracche a Southampton	2 caracche a Walcheren;
1457-58:	5 caracche a Southampton	5 caracche a Walcheren;
1459-60 / 1460-61:	7 caracche a Southampton	6 caracche a Walcheren.

Il fatto che non sempre (in sette casi su dodici) i nomi dei patroni coincidessero è stato considerato non fondamentale, alla luce di quanto detto circa le difficoltà nel trasmettere i dati ai doganieri stranieri. In particolare, giunsero a Walcheren nel 1460-61 tre delle quattro caracche salpate insieme dalla capitale ligure verso l'Inghilterra nell'estate 1459, dopo la fine dell'embargo conseguente ad un grave incidente anglo-genovese nel Mediterraneo, e che il registro dell'*Officium Anglie* indicò in navigazione *pro Zelandia e versus Midelburgum*¹⁴⁶.

Non siamo in grado di sapere se gli attracchi genovesi nell'isola zelandese siano avvenuti a scapito di quelli a Sluis. Ma certo l'insabbiamento dello Zwin dovette giocare un ruolo non secondario in questa scelta. A tale riguardo è più che significativo un documento della cancelleria ducale borgognona redatto nel 1463, secondo cui «jl est tout notoire pour ce que les marchans n'osent hanter ne converser le port et havre de l'Escluse, doubtans le péril et dangier à cause de la perfondité d'icellui havre, qui amoindrit de jour en jour»¹⁴⁷. Ma ciò, come abbiamo visto, non modificò il ruolo di Bruges. Non sempre, oltre tutto, i due scali furono considerati come alter-

¹⁴⁶ ASG, Antico Comune n. 784, c. 19 v. Sull'episodio v. J. HEERS, *Les Génois en Angleterre* cit., in particolare pp. 826-827; A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese* cit., pp. 262-266.

¹⁴⁷ L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaire des Archives* cit., V, Bruges 1876, pp. 438-439.

nativi od antitetici fra loro: Pietro Embrono nel 1451 ed Andrea o Ambrogio Italiano nel 1469 approdaronο sia a Sluis che a Walcheren¹⁴⁸.

Che gli approdi genovesi in Zelanda avessero luogo ad Arnemuiden sembra confermato dalla stessa posizione geografica del porto, che era il più vicino per chi giungeva dal sud, e dal fatto che esso non viene quasi mai indicato nelle liste di ancoraggio, come se si trattasse di una destinazione così ovvia da poterla lasciare sottintesa. In realtà (almeno sino al 1464-65, come vedremo fra breve) i doganieri non si curavano troppo di indicare i nomi dei porti. Fa saltuariamente eccezione quello di Veere, terminale delle rotte che venivano da nord, meta di imbarcazioni anseatiche, ma anche scozzesi e bretoni. Nel 1454-55, in un elenco probabilmente accurato, quindici approdi non vennero localizzati ed undici ebbero luogo a Veere; nel 1457-58 si scrisse di otto imbarcazioni *oesterlingen*, cioè anseatiche, « che tutte hanno scaricato a Veere »¹⁴⁹.

Nel 1443-44 fece la sua comparsa una nuova destinazione: quella di una caracca veneziana, « la quale salpò da Sluis con la zavorra e venne nel Wielingen per la tempesta, e che ha comunque pagato l'imposta »¹⁵⁰. Lo stesso accadde nel 1463-64 a tre galere veneziane, « che erano salpate dallo Zwin e per la forza della tempesta vennero nel Wielingen »¹⁵¹. *Sturme, winde ende omweder*, tempesta, vento e temporali, dirottaronο dallo Zwin al Wielingen una nave anseatica e tre navette bretoni nello stesso anno e tre orche portoghesi nel 1466-67. Ma nel 1447-48 una nave di Zierikzee, nell'isola zelandese di Schouwen ad oriente della Schelda, vi era giunta volontariamente¹⁵².

Ma che cos'è e dove si trova il Wielingen? Un documento della cancelleria borgognona del 1477 parlava un po' sbrigativamente, ma con sostanziale pregnanza, del « port de la Wielyngue, qui est le port du dit Middelburg de-

¹⁴⁸ SAB, 157/3, c. 259 v.; 157/6, 43 v.; ADN, B6119, cc. 2 v., 3 v.; ZA, 501/28, c. 5 v.; 501/46, c. 19 v.

¹⁴⁹ « die al ter Veere gelegen hebben », « die ter Veere gelost hebben » e « loste ter Veere »; ZA, 501/22, c. 4 v.; 501/26, c. 5 r.; 501/29, c. 5 r.; 501/34, cc. 5 v.-6 r.; 501/37, c. 7 r.; 501/41, cc. 6 r.-7 r.

¹⁵⁰ « eenre crake van Venegen die welke ter Sluus uuyt seilde mit balast ende jn die Wielingen rumde vande storm, ende also die crake ydel was dairaf gehaft »; ZA, 501/17, c. 5 r.

¹⁵¹ « van drie venecyaensche galeyen die uuyten Zwene zeylden, ende bij fortse van sturme jn de Wielinge quomen »; ZA, 501/41, c. 6 v.

¹⁵² ZA, 501/23, c. 8 v.; 501/41, c. 6 v.; 501/44, c. 17 r.

vant Arnemuden». Ma nel 1456 un altro documento cancelleresco, definendo l'area portuale propriamente detta di Middelburg, recitava: «nel porto, che si chiama Arne, almeno all'interno delle dighe, né nel Wielingen né nelle acque di Arnemuiden»¹⁵³. Sembrerebbe così di poter distinguere l'accesso fluviale a Middelburg al centro, Arnemuiden a nord ed il Wielingen a sud.

In realtà, il profilo sfuggente del Wielingen e la sua collocazione mutevole ben si adattano alla proteiforme idrografia della regione. Alla fine dell'alto Medioevo, quando Walcheren (*Walacria*) era ancora unita alle Fiandre, quello che sarebbe poi diventato il Wielingen era uno stretto canale marino alla cui estremità sorgeva il villaggio di pescatori chiamato *Vlissinghe*, il primo insediamento di Vlissingen. Nel XIII secolo una serie di grandi maree fecero sì che il Wielingen si unisse con il braccio meridionale della Schelda (l'Honte). Quest'ultimo era allora niente più che un guado, profondo poche decine di centimetri, probabilmente una sorta di piccolo canale privo di flusso verso il mare sia nell'Honte, che agli inizi del Quattrocento Giacoma di Baviera descrisse come «piccola, stretta e poco profonda», sia nella sua foce e sia nel braccio superiore della Schelda. Il Wielingen era dunque lo sbocco al mare dell'Honte: il suo nome ricorre nelle mappe del 1504 e del 1540 sia a sud di Walcheren che nei pressi di Borssele (nella parte sud-occidentale di Zuid-Beveland) e più tardi nei pressi di Cadzand, sul lato fiammingo (v. figure 2 e 3). Oggi il nome Wielingen sopravvive in un canale marino sulla costa delle Fiandre zelandesi, fra Breskens e Cadzand Bad, quindi nella sua porzione più meridionale¹⁵⁴.

Finalmente, a partire dal 1464-65, sulle liste di ancoraggio furono indicati anche i luoghi di attracco: ebbene, in quell'anno ventidue imbarcazioni giunsero nel Wielingen, «in die Wielinge gecomen», ed otto nel Veergat, «t'Veergat ingecomen». Del primo gruppo facevano parte anche le due caracche di Luca e Marco Spinola, che furono così le prime due navi genovesi registrate secondo la nuova dicitura¹⁵⁵. Lo stesso accadde per le altre otto che le avrebbero seguite, sino al 1474. Non si trattò tuttavia forse tanto di un

¹⁵³ 1477: «au port de la Wielyngue, qui est le port du dit Middelbourg devant Arremude»; 1456: «in de havene, geheiten Arne, ten minsten bynnen den dyke, noch oick in de Wielinge noch in t' water voir Arnemude»; W.S. UNGER, *Bronnen tot de geschiedenis* cit., 1, p. 412.

¹⁵⁴ E.J. BRILL, *Handelingen en mededeelingen van de Maatschappij der Nederlandsche Letterkunde te Leiden, over het jaar 1922-1923*, Leiden 1923, pp. 36-38.

¹⁵⁵ ZA, 501/42, cc. 17 r.-18 r.

mutamento nella geografia portuale, quanto di una nuova impostazione mentale dei doganieri: gli attracchi non erano riferiti ad un porto specifico ma ad un'area marittima *offshore*: il Wielingen per chi giungeva a Walcheren da sud, il Veergat da nord. Arnemuiden continuava a non essere citata, ma restava il porto principale. Non per nulla, come indicato dalla stessa contabilità, per almeno tre annate fiscali fu il balivo dell'acqua di Arnemuiden che compilò la lista di ancoraggio e la « trasmise » al *rentmeester* ¹⁵⁶.

Non è da escludere, in ultima analisi, che questa nuova impostazione fosse conseguenza dell'aumentato traffico lungo l'Honte da e per Anversa, che portava sempre più imbarcazioni a transitare nelle acque prospicienti Walcheren senza frequentarne i porti, ma solo sostando con attracchi *offshore*. Ciò darebbe ragione anche del complessivo, seppur irregolare, incremento degli ancoraggi registrati sulle nostre liste. Si tenga presente, peraltro, che la città di Middelburg aveva detenuto il diritto di *estaple* sulle due aree marittime circostanti dal 1433 al 1445 e vi aveva riscosso un pedaggio sino al 1460, ed ora esse potevano ben suscitare l'interesse della fiscalità zelandese ¹⁵⁷.

* * *

Ma, a quel che sembra, ancora una volta il pragmatismo dei Genovesi li spinse ad uscire dagli schemi ed a non trascurare le opportunità offerte dal commercio locale, così come già avevano fatto nell'area anglo-fiamminga. La presenza delle loro navi in Zelanda, infatti, non è solo testimoniata dai registri doganali di Walcheren, ma anche da quelli oggi perduti di Yersekeroord, il grande pedaggio sulla sponda zelandese della Oosterschelde, fortunatamente pubblicati in parte da Unger appena un anno prima della loro distruzione. La contabilità del quinquennio 1470-75 comprende infatti la tassazione di tre caracche genovesi, quelle di *messire Gerardo* e di *messire Nicolao* (di cui non ci è dato purtroppo conoscere il cognome) e quella di Giovanni Doria, tutte giunte nel Wielingen ma non registrate a Walcheren. Ma soprattutto comprende quella di un'orca borgognona (*burgoenschen hulck*) dello stesso Giovanni Doria e capitanata dal savonese Battista Becca-

¹⁵⁶ « ontfang van anckeraigen binnen den tijd van deser rekeninge, also dat den vorster rentmeester overbracht is bij ... »; si trattò di Jan de Veer nel 1469-70 e di Lievin Mathijszoon nel 1477-78 e nel 1479-79. ZA, 501/59, c. 28 r.; 501/71, c. 40 v.; 501/72, c. 79 v.

¹⁵⁷ P. SIJNKE e T. VAN GENT, *Geschiedenis van Middelburg* cit., p. 35; N.J.M. KERLING, *Commercial Relations* cit., p. 40.

la, che giunse con merci (*goeden*) ad Arnemuiden proveniente da Oriente (*uut Oestlant*), e cioè dall'area anseatica o baltica¹⁵⁸.

Siamo dunque verosimilmente di fronte alla prima documentata prova di un contatto diretto fra navi genovesi e mercanti anseatici, ma non solo. Per la sua posizione lungo il corso del fiume, Yersekeroord era il luogo di transito delle imbarcazioni da e per Anversa, passaggio privilegiato e quasi esclusivo verso il porto brabantino prima del ribaltamento delle vie d'acqua con l'apertura alla navigazione dell'Honte e della Westerschelde. Già nel 1470-75, dunque, le grandi navi genovesi non si limitavano a raggiungere la "facciata" di Middelburg ma si spingevano sino ad Anversa, prima che la grande crisi armatoriale di fine Quattrocento le cancellasse dalle acque dell'Atlantico e quasi mezzo secolo prima della nota costituzione di una consistente colonia mercantile genovese nel porto brabantino¹⁵⁹. Ulteriori e più tardi documenti del pedaggio, quello di un Giovanni Assina genovese che nel 1492 trasportava merci spagnole (vino di Alicante, mandorle e riso) su due navi di Bergen op Zoom e di Benigno Cassina che nel 1499-1500 sbarcava a Veere merci anseatiche (aringhe, salmoni, pelli e pellicce) non fanno che contribuire a dischiudere questi nuovi orizzonti mercantili¹⁶⁰.

Se pure ve n'era bisogno, dunque, le fonti di Yersekeroord forniscono un più corposo significato alla presenza genovese in Zelanda: non solo quello di una alternativa a Bruges, ma di un allontanamento dall'orbita fiamminga e quasi una funzione di ponte verso il grande mercato del futuro: quello di Anversa, appunto. Ma questa vicenda non appartiene più al Medioevo, bensì all'Età Moderna, e necessiterebbe di nuove approfondite ricerche d'archivio in una prospettiva nuova. Così come i contatti con l'Hansa, talvolta intuiti ma sempre sfuggenti, meriterebbero nuove indagini in sedi appropriate.

¹⁵⁸ « Van messire Jan Dory over den burgoenschen hulck, daer minsier Baptiste Bekale patron of it, dat hy uut Oestlant brochte ende van goeden, die hi voir Aernemuyden heeft »; W.S. UNGER, *De Tol van Iersekeroord* cit., pp. 230-231, 233.

¹⁵⁹ G. PETTI BALBI, *Mercanti e nationes nelle Fiandre* cit., pp. 51-53; 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. 230-232.

¹⁶⁰ W.S. UNGER, *De Tol van Iersekeroord* cit., pp. 384, 510.

5. Conclusione: limiti e ruolo del commercio genovese con le Fiandre e con la Zelanda

Giunti al termine dell'analisi, sembra possibile (ed è comunque doveroso) proporre una sintesi storiografica circa il significato ed i limiti della presenza commerciale genovese nei Paesi Bassi Meridionali, così come ci vengono proposti dalla prospettiva di osservazione degli archivi del Nord.

Primo punto: la presenza nelle Fiandre. Quando le prime galere della capitale ligure raggiunsero le acque antistanti Bruges, questa era certo il capolinea economico del loro viaggio. Non poteva esserlo l'Inghilterra di fine Duecento ed inizio Trecento, un paese ancora feudale ed arretrato, in grado di offrire solo materie prime, seppure pregiate come la sua lana, ma privo di un'organizzazione finanziaria e produttiva in grado di sostenere il confronto con il grande commercio internazionale. La situazione cambiò radicalmente sino a capovolgersi nella seconda metà del Trecento, allorché alla straordinaria espansione dell'industria tessile inglese ed all'emergenza di ricchi ed esperti mercanti locali e di un potente centro finanziario e creditizio come lo Staple di Calais si contrappose il drammatico declino della drapperia fiamminga. Da quel momento in poi furono Southampton e Londra i veri capolinea della rotta. Questa tesi è già stata sostenuta in un lavoro precedente ed è sufficiente ora riassumerla per sommi capi¹⁶¹.

La relativa scarsità di documentazione inglese e la totale assenza di documentazione fiamminga per il passaggio due-trecentesco rende difficile esibire elementi probanti relativi al primo periodo. Ma le già ricordate annotazioni degli scabini di Bruges del 1397-98 circa «l'estaple dei Genovesi che era situato a Bruges» e «l'estaple dei mercanti di Genova situato nelle Fiandre che ora è posto in Inghilterra» indicano chiaramente la consapevolezza di un perduto primato¹⁶². I registri portuali inglesi quattrocenteschi contengono invece indizi decisivi riguardanti il secondo periodo. Le registrazioni di trasbordi di mercanzie nei porti inglesi da navi genovesi ad altre connazionali od anche inglesi «pour aller en Flandres» dimostrano che non tutte le imbarcazioni genovesi, una volta raggiunti i porti di Southampton o

¹⁶¹ A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese* cit., p. 266 e sgg.

¹⁶² «vanden stapele vanden Genevoysen te Brucghe te lecghene [...] den stapel vanden cooplieden van Gieneven leide in Vlaendren die nu leghet jn Ingheland»; L. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaire des Archives* cit., IV, Bruges 1876, p. 314. Cfr. nota 107.

di Sandwich, proseguivano necessariamente il loro viaggio sino a Sluis. In secondo luogo, la crisi dell'industria tessile fiamminga aveva in pratica annullato i carichi di ritorno: un manuale di mercatura conservato nell'Archivio Datini e databile al 1385-86, parlando di « Fiandra e come vi navichano i Gienovesi », afferma che « di là tornano chol sale e con alquono nolo di Sobilia e da Maiolicha, o vote »¹⁶³. Con quest'ultima affermazione, l'estensore della *Pratica* datiniana intendeva dire che nessuna merce fiamminga giungeva nel Mediterraneo. Ma egli non poteva conoscere quel che veniva sbarcato al primo scalo, cioè quello inglese. In un lavoro precedente, sulla scorta dei registri dell'Exchequer, è stato infatti ampiamente dimostrato che, a partire almeno dal 1372, le navi genovesi di ritorno dalle Fiandre trasportavano quantità anche importanti di manufatti dei Paesi Bassi e della Renania e materie prime di origine anseatica e le sbarcavano in Inghilterra, prima di effettuare colà il carico per il viaggio verso il Mediterraneo. Ma, stando ai registri doganali della Corona, questa pratica sarebbe stata seguita da non più dell'11-12% delle imbarcazioni¹⁶⁴.

Ciò non può naturalmente significare che solo un decimo delle navi genovesi entrate nell'Atlantico raggiungessero Sluis, ma neppure sembra accettabile affermare che le Fiandre fossero il capolinea di tutte quelle navi. Indubitatamente, a partire almeno dall'ultimo quarto del Trecento ed in maniera sempre più accentuata nel corso del Quattrocento, Bruges si stava gradualmente convertendo da piazza economica a piazza finanziaria. In città rimasero i vecchi quartieri generali organizzativi di molte attività commerciali (come quella dell'allume, come vedremo fra breve) ed anzi la crescente organizzazione finanziaria, insieme con una buona dose di inerzia mentale, favorì forse questa permanenza. Le Fiandre inoltre, pur avendo perso la loro capacità produttiva, restavano comunque una ricca area di consumi per le merci che giungevano dal sud.

Secondo punto: la presenza in Zelanda. Qui la sintesi è più complessa, poiché la prospettiva di osservazione "nordica" propone panorami più sfumati e sfaccettature più indefinite. Secondo Heers, che continua ad essere citato come il maggiore esperto del Quattrocento genovese, da un lato « nell'isola di Walcheren si sbarcava soprattutto il guado (ma non l'allume) »,

¹⁶³ *La 'Pratica di Mercatura' datiniana (secolo XIV)*, a cura di C. CIANO, Milano 1964 (Biblioteca della rivista «Economia e Storia», 9), p. 73.

¹⁶⁴ A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese* cit., pp. 268-274.

dall'altro « Bruges riceveva soprattutto i prodotti destinati alle Fiandre e Middelburg quelli che dovevano essere riesportati in paesi più lontani »¹⁶⁵.

Lette dagli archivi dei Paesi Bassi Meridionali, queste tesi possono essere condivise? Sgombriamo subito il campo dalla supposizione riguardante il guado, la quale naturalmente si basa ancora sui documenti genovesi, e prende atto della predominanza di questo colorante fra le merci assicurate in Liguria con destinazione Middelburg. Come già estesamente discusso nel paragrafo 3 di questo studio, siamo convinti che queste fonti per così dire “ufficiali”, prodotte all’inizio di viaggi lunghi e complessi, vadano accolte con abbondante criticismo. Nessun registro fiscale zelandese accenna alle merci giunte dal Mediterraneo. Una tariffa del 1444 relativa al pedaggio di Yersekeroord, sulla Schelda orientale, nomina il guado della Picardia (*Amiens weeds*), che pagava 12 grossi al barile, e l'altro guado (*ander weeds*) che ne pagava 8¹⁶⁶.

Diverso è invece il discorso sull'altra ipotesi di Heers, secondo cui erano Sluis e Bruges, e non i porti inglesi, i centri di ingresso e di redistribuzione dell'allume genovese nell'intero nord-ovest europeo¹⁶⁷. Fonti genovesi dimostrano infatti che le due società a carati create in Liguria nel 1416 e nel 1449 per lo sfruttamento dell'allume di Focea avevano rappresentanti a Bruges, nelle persone di membri della famiglia Lomellini e di Visconte Giustiniani. Un nostro documento datato 25 agosto 1456 non fa che confermare il persistere di questa struttura, citando una disputa fra Giovanni di Paolo, *marchant de Jennes*, ed il suo connazionale Battista de Marini « à cause de certain alume dont le dit Baptiste de Marinis en a esté et est gouverneur »¹⁶⁸.

L'ipotesi è confermata anche da molteplici prove contenute nei documenti doganali inglesi: la sostanziale modestia dei carichi di allume sbarcati nell'isola a fronte di quelli imbarcati in Oriente, i trasferimenti di parte degli stessi da caracche genovesi che si arrestavano a Southampton ad altre che proseguivano per le Fiandre, la presenza di allume genovese su battelli in-

¹⁶⁵ J. HEERS, *Gênes* cit., p. 414.

¹⁶⁶ W.S. UNGER, *De Tol van Iersekeroord* cit., pp. 8-11.

¹⁶⁷ J. HEERS, *Gênes* 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.

¹⁶⁸ SAB, 157/4, c. 146 r.

glesì o zelandesi diretti verso la stessa meta e quella di carichi “di ritorno” della stessa merce a bordo di imbarcazioni inglesi, ma anche di caracche genovesi o galere veneziane salpate sempre dalle Fiandre¹⁶⁹.

I documenti della cancelleria degli scabini aggiungono altri tasselli al quadro, come il ricordo di un carico imbarcato in Oriente nel 1448 sulla caracca di Benedetto Doria e trasferito a Portopisano su quella di Cosma Dentuto a destinazione Sluis, dove esso era atteso da probabili membri del “cartello” quali Baldassarre e Paolo Doria, Damiano de Marini e Giovanni Giustiniani¹⁷⁰. Il fatto poi che nel 1468 navi veneziane sbarcassero a Sluis una varietà scadente proveniente dalla Barberia conferma il persistere di una forte richiesta locale della materia prima, mentre nel 1487 Nicolò Spinola acquistava a Bruges 300 *charges* di allume da un mercante fiorentino, a dimostrazione di quanto i Genovesi fossero ancora coinvolti nel traffico, anche dopo la perdita delle loro miniere di Focea e la scoperta di quelle laziali di Tolfa sfruttate in monopolio dai Medici¹⁷¹.

Terzo punto: le ipotesi su di una eventuale “gerarchia” fra i due poli di Bruges e di Middelburg. « Certo » scrive sempre Heers, « dal punto di vista portuale, una frazione del traffico genovese si effettuava non a Sluis ma a Middelburg ». Ma quest’ultima, aggiunge, « era solo un porto, un luogo di deposito. Le navi genovesi facevano scalo a Walcheren, ma i mercanti non vi risiedevano. Il mercato era Bruges, per la quale l’isola era solo un avamposto: essa non costituiva un mercato distinto, ma faceva parte dello stesso complesso economico »¹⁷².

Ma il primato fiammingo, ricordiamolo, non esisteva più almeno dalla metà del Trecento. La contabilità dei borgomastri zelandesi di cui ci siamo occupati nel paragrafo precedente sembra dimostrare chiaramente, per il primo Quattrocento, la scontata indipendenza amministrativa di Middelburg, legata alla contea d’Olanda e quindi alla sua burocrazia con sede a den Haag. La situazione non si modificò a vantaggio di Bruges dopo la conquista borgognona. Nel 1434-35, a proposito di tre navi (una di Gregorio Di Negro, una forse spagnola ed una portoghese) che erano approdate a Veere,

¹⁶⁹ A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese* cit., pp. 266-267.

¹⁷⁰ SAB, 157/3, cc. 73 v.-74 r.

¹⁷¹ SAB, 157/5, c. 135 r.; 165/2, c. 83 r.-v.

¹⁷² J. HEERS, *Gênes* cit., p. 414.

Welsingen ed Arnemuïden, il *rentmeester* zelandese annotava « riguardo alle loro merci scaricate là e caricate a Middelburg »¹⁷³. A ben vedere, ciò era un'ovvia conseguenza del diritto di *estaple* esercitato dalla città sulle acque del Wielingen e del Veergat. Sembra dunque difficile, in queste condizioni, parlare di Middelburg come di un semplice satellite di Bruges.

Ma neppure si può sostenere che i due mercati fossero, per così dire, “impermeabili” l'uno all'altro. Certo, quando la documentazione è scarsa, si è tentati di azzardare ipotesi anche raccogliendo singole testimonianze. Sta di fatto che, fra le merci sequestrate per evasione daziaria dai balivi di Sluis, si ritrovano anche alcune “piccole botti” appartenenti ai marinai di una caracca genovese giunta in Zelanda ed aringhe ed altre mercanzie *venans de Zellande* e caricate su di una galera fiorentina¹⁷⁴. D'altra parte, nel 1455 i marinai della caracca di Antonio Giustiniano, all'ancora nello Zwin, frodarono l'*estaple* « pour mener en Zellande et vendre » undici botti di malvasia¹⁷⁵.

* * *

Resta ancora da discutere a proposito dei rapporti intercorsi fra i Genovesi e le aree fiamminga e zelandese: ne discuteremo in modo un po' provocatorio. Si è parlato ampiamente del coinvolgimento genovese nel commercio di importazione dalle due aree verso l'Inghilterra, e si sono anche descritte le merci che ne costituivano l'oggetto¹⁷⁶. Ebbene, è possibile che, almeno in Zelanda, queste merci venissero pagate con panni inglesi. Nelle Fiandre essi erano banditi; ma nessuna economia, per quanto « circondata tutt'intorno da steccati », poteva per questo considerarsi al riparo, visto che era quanto meno « perforata dalla libera iniziativa degli Italiani »¹⁷⁷. Il 18 ottobre 1439 la caracca savonese di Bartolomeo Serrato salpò da Sandwich alla volta di Sluis dopo avere imbarcato una piccola quantità di panni: 11 pezze e 21 iarde e mezza di *curti sine grano* (tinti senza l'uso di grana), una iarda di *dimidio grano* (tinti con uso parziale di grana) e mezza iarda di

¹⁷³ « die Veer, Welsinghen ende Aernemude quamen, om haer gode in lossene ende in Middelborch te bovene »; ZA, 501/5, c. 3 r. Welsingen era un piccolo villaggio oggi scomparso, su di una insenatura costiera ad un paio di chilometri a sud di Middelburg.

¹⁷⁴ ADN, B 6142, c. 2 v.; B 6147, c. 1 v.

¹⁷⁵ ADN, B 6129, c. 1 v.

¹⁷⁶ A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese* cit., pp. 270-274.

¹⁷⁷ C. BARRON, *England and the Low Countries* cit., p. 6.

scarlet (tinti con la grana), nonché 6 iarde di “kersey” (le *carisee* dei manuali di mercatura toscani e *clarixee* dei notai liguri, panni più piccoli e leggeri)¹⁷⁸. Che cosa pensare di questo carico curiosamente esiguo, se non che esso poteva anche essere destinato al contrabbando? Nel luglio 1434 la caracca di Giovanni Tommaso Di Negro lasciò Southampton, per tornarvi poi poco più di due mesi dopo¹⁷⁹. Senza dubbio, in quel frattempo essa aveva raggiunto Sluis. Ebbene, quali merci caricò in Inghilterra per trasportarle nelle Fiandre? L’elenco è breve ed incompleto, poiché tre delle otto partite di carico sono oggi illeggibili per un guasto della pergamena; ma le altre cinque si riferiscono ad altrettanti scampoli di panno largo tinto senza grana, per complessive 22 iarde (circa 20 metri). Un carico modesto e quasi discreto, ma comunque di una mercanzia proibita.

Tre sequestri comminati dal balivo dell’acqua di Sluis nel 1403 e nel 1406 riguardavano proprio i panni inglesi che due patroni di caracche ed un marinaio genovesi avevano tentato di sbarcare clandestinamente in porto, «lesquelx draps, selon les anchiennes costumes, ... sont bannyz hors d’icel pais»¹⁸⁰. Poche pezze, certo, e scarni frammenti documentari; ma quanto basta per confermare che i Genovesi contribuivano a quel commercio sotterraneo, del quale i sequestri colpivano certo una quota nettamente minoritaria.

Ma in Zelanda la situazione era del tutto diversa – visto che, almeno sino al 1452, colà si poteva importare apertamente quella fondamentale merce di scambio del tardo Medioevo europeo che era appunto rappresentata dai panni inglesi. Purtroppo però nessun registro portuale ci ha conservato i carichi attribuibili con certezza alle caracche genovesi salpate da Southampton o da Sandwich alla volta dell’isola di Walcheren, e quindi ogni verifica diretta è impossibile. Ma l’ipotesi non è solo una semplice suggestione: una caracca genovese poteva salpare da Chio con un carico di allume, o dalla Liguria con un carico di guado, poi fermarsi in Spagna ad imbarcare frutta ed arrivare nell’isola zelandese di Walcheren con panni inglesi destinati alle fiere

¹⁷⁸ PUBLIC RECORD OFFICE, Exchequer, King’s Remembrancer Custom Accounts (d’ora in poi PRO, E122) 127/18, c. 3 r. Sui diversi tipi di panni caricati v. A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese* cit., pp. 237-238, 257-259. Una pezza di panno standard misurava 24 iarde (circa 22 metri) e pesava 90 libbre (kg. 40,7); un kersey pesava 20 libbre. Sulla presenza della nave a Sluis, v. *infra*, p. 107.

¹⁷⁹ PRO, E122/141/22, rot. 5 r., rot. 12 v.

¹⁸⁰ ADN, B 6094, c. 1 r.; B 6104, c. 1 r.; B 6117, c. 1 v.

di Bergen op Zoom e quindi al mercato di Anversa, che li avrebbe ridistribuiti in Germania. Un simile scenario è imprevedibile sfogliando i documenti assicurativi genovesi che sono stati sinora alla base delle nostre conoscenze, ma appare del tutto plausibile dopo aver visitato le fonti negli Archivi nord-europei. Affermare che Middelburg era un satellite di Bruges nello stesso modo in cui lo era Sluis diventa allora una deduzione quasi aleatoria. Mentre non sembra invece azzardato sostenere che una città in cui si commerciavano panni inglesi ed una in cui essi erano banditi non potevano che appartenere a sistemi commerciali diversi e soprattutto destinati ad un diverso avvenire.

La scelta di Middelburg e soprattutto di Anversa, a partire dal 1380, come sbocco alternativo alla penetrazione dei panni inglesi nell'Europa del nord aveva infatti determinato (vale la pena di ribadirlo) profondi mutamenti nell'economia della regione. Priva di un'industria tessile da proteggere, la città sulla Schelda accolse con entusiasmo il nuovo commercio e ben presto fu coinvolta nelle operazioni di tintura e finitura dei panni inglesi, che vi venivano sbarcati grezzi. La scelta dei mercanti d'oltre Manica si basava d'altra parte sulla superiore esperienza dei lavoratori tessili dei Paesi Bassi e sulla loro profonda conoscenza del mercato tedesco. Nel 1421 i "Merchants Adventurers" londinesi si insediarono quindi ad Anversa e, tramite le fiere di Bergen op Zoom, iniziarono a smerciare i loro panni verso Colonia e la Renania, e da là verso la Germania centrale e meridionale. Ma il *boom* di importazioni dei panni inglesi ad Anversa (un aumento del 38% dal primo al secondo decennio del Quattrocento) allarmò i produttori tessili olandesi e brabantini, che nel 1428 ottennero l'estensione ad Anversa del bando già in vigore nelle Fiandre. Ma il provvedimento non ebbe successo: prima le pressioni dei mercanti olandesi e degli stessi artigiani di Anversa e poi il boicottaggio degli Anseatici ne provocarono il ritiro già nel 1431. Si verificò allora il trionfo dei panni inglesi, che coincise con la spettacolare espansione delle fiere di Bergen op Zoom¹⁸¹. Constatando che, dal 1440 al 1480, la percentuale di panni inglesi esportati alla volta di Anversa aveva raggiunto il 35-40% del totale (circa 20.000-23.000 pezze), Munro a ragione afferma che « il protezionismo fiammingo aveva ucciso Bruges »¹⁸². Analogamente, secondo una studiosa inglese, « con l'uso dell'embargo commerciale per fini politici e

¹⁸¹ J.H. MUNRO, *Medieval Woollens* cit., pp. 302-303.

¹⁸² J.H. MUNRO, *Bruges and the Abortive Staple in English Cloth*, « *Révue belge de philologie et d'histoire* », 44 (1966), pp. 1143-1144.

con una pesante tassazione, nel corso del XV secolo i duchi di Borgogna finirono effettivamente per uccidere, seppur lentamente, la gallina dalle uova d'oro»¹⁸³.

E dunque, concludendo, ci sia consentito spingere all'estremo la provocazione. Le prime navi genovesi giunsero in Zelanda insieme con lo Staple inglese della lana e sembra verosimile che, negli anni seguenti, abbiano importato colà panni inglesi. Lana inglese ai tempi dello Staple trecentesco, panni inglesi nel Quattrocento: perché non supporre che, in Zelanda, i Genovesi non agissero nell'orbita di Bruges, ma come agenti commerciali del regno d'Inghilterra?

Ringrazio vivamente la dott.ssa Mienelien van Vlaanderen, del Consolato Olandese di Torino, che ha tradotto le fonti in neerlandese medievale; il dott. Anton van Meijgaard, che ha tradotto i riferimenti bibliografici in neerlandese moderno; il sig. Francesco Murialdo, che ha disegnato le cartine.

¹⁸³ C. BARRON, *England and the Low Countries* cit., p. 12.

Appendice documentaria

1

<1382, dicembre 1 / 1383, maggio 5,> Sluis

Conto di Jean Walkier, balivo di Sluis e balivo dell'acqua di Sint-Anna ter Muiden, relativo a due multe per tentato contrabbando comminate rispettivamente a Corrado da Campi a causa di una balletta di stoffa e nove ballette di cotone ed a Lodisio Giustiniani e ad una certa Gisella a causa di un carico di allume e di cotone.

ARCHIVES GÉNÉRALES DU ROYAUME, Bruxelles, Comptes en Rouleuax, CR 1517.

Rewaert vander stede vander Sluus, balliu vanden watre vander Mude.

Jtem ghecalengiert een balekin fuelgey ende neghen balekine cottoens toebehorende Conrade de Campi, genevois, om dac het fors en ghoed ter Sluus up cland ghedaen hadde zonder teveerne te Brughe tsinen Staple wace of de verbeurte es lijf ende goed in scheeren ghenaden pais omme LX lb.

Jtem ghecalengiert eene quantiteit van allime ende van cottoene toebehorende Louys Justinian ende einen Gheselle, genevoise, om dat zij tforsen ghoed oude ghestreep hadden om de voerne in Zeeland sonder tebenighene te Brughe tsinen Staple wace of de verbeurte es lijf ende ghoed in scheeren ghenaden pais omme CIII^{xx} lb.

2

<1405, settembre 22 / 1406, gennaio 11,> Sluis

Leonardo Maruffo e Leonardo Grillo, annunciando l'intenzione dei Genovesi di abbandonare l'Inghilterra e di trasferire i propri capitali fuori da quel paese investendoli in panni, chiedono al balivo dell'acqua di Sluis l'autorizzazione ad attraccare in porto, in deroga al divieto di importazione di panni inglesi, promettendo di non sballare il carico e di non recarsi più in Inghilterra e dichiarandosi disposti a pagare un'imposta di un nobile per ogni balla di panni

ARCHIVES DÉPARTEMENTALES DU NORD, Comptes des Baillages de Flandre, L'Écluse, Baillage de l'eau, B 6102, c. 1 r.-v.

Recepte.

Premiers de diverses calangies.

De Liénart Maroffle et Liénart Grielle génevoiz, tenans résidence à Bruges, lesquels vindrent au dit Bailli au temps que les Angloiz estoient partiz de l'Escluse et qu'ilz avoient prins les III caraques chargez de moult de marchandises appartenans aux Génevoiz, non obstant le saufconduit par eulx empétré du Roy d'Engleterre, pour laquelle prinse tous les Génevoiz, comme les dessusdiz rappor-tèrent au dit Bailli, estoient lors en enteconte de partir du tout du dit payz d'Engle-tère. Et pour ce qu'ilz ne savoient pas trouver meilleur voie pour avoir leurs biens hors du dit pays d'Engletère que de les employer en marchandises de draps d'Engle-tère, demandèrent au dit Bailli s'il leur vouloit consentir, veu que nulz ne puet amener draps d'Engletère au port de l'Escluse que les frans Alemans, se jlz pou-voient aucuns amener ou faire amener en leurs caraques, tout fardelé, senz iceulz defardeler ne bougier des dites caraques, pour les mener du dit lieu de l'Escluse en leur payz, parmj paiant de chacune balle un noble. Et pour ce que c'estoit un cas où jl c'en venoit bien avoir aviz, le dit Bailli envoa devans monseigneur le Chancelier sur ce un mémoire, entre autres choses, pour sur ce avoir son bon aviz, par lequel fu ordonné d'en baillier response au dit Bailli par maistre Gulart des Abeaulx et maistre Daniel Gilards, lesquels mandèrent le dit Bailli de venir à Guidevelde. Laquelle response estoit que, parmj ce que les dits Génevoiz promettoient de non plus aler en Engletère, que le dit Bailli persist un noble de chacune balle, et plus s'il povoit. Dont les dessusdits Liénart Maroffle et Liénart Grielle ont fait amener en la caraque de Paule Ytalien douze balles de draps d'Engletère. Receu de chacune bale un noble, à VI s. VI d. groz le noble, monte XLVI lv. XVI s.

3

1441, maggio 16, Bruges

I genovesi Percivale Marchione e Paolo Spinola, il savonese Abramo Sansone ed i veneziani Marco Corner e Cristoforo Sansone, le cui merci a bordo di due navi di Sluis in navigazione verso l'Inghilterra sono state sequestrate da uomini di Dieppe con il pretesto che appartenessero ad Inglesi, nominano Jan de Veer di Bruges loro procuratore generale per recuperare le merci stesse

STADSARCHIEF VAN BRUGGE, Memorial van de Kamer, 164/1, c. 114 r.

À tous etc., Bourgmaistres etc., salut.

Comme le second jour de ce présent mois de may les neifs de Adriaen Claiszone et de Jehan Willemszone, bourgeois de l'Escluse en Flandres, ensemble les biens chargez en ycelles, singlant du dit lieu de l'Escluse vers Angleterre, fussent prinsés en mer par aucuns de la ville de Dièpe ou autres tenans le parti de la France, et menées par les preneurs en la

dicte ville de Dièpe comme biens appartenans à Anglais ou autres leurs ennemis; savoir faisons, certifiant par ces présentes, que, comparans au jour d’huy par devant nous, Parcheval Marchion, Abraham Sanson, Paule Spinula, marchans de Jennes, Marc Cornier et Christoffle Sanson, marchans de Venize, residans en la dicte ville de Bruges, lesquels nous ont dit, certifié et déclaré par leurs sermens sur ce prestez solennèment, ainsi le dit Parcheval que au mois d’avril dernier passé il fit chargier en la neif du dit Adrian Claiszone, lors gisant au dit lieu de l’Escluse, quatorze botes et une pipe de vin de Roménie signez de telle marque [S1] et lesquelles il envoya en la dite neif marchandente en Angletère pour illec estre venduz au plus offrant. Jtem le dit Abraham Sanson que au dit mois d’avril dernier passé il fist chargier en la neif du dit Jehan Willemszone, lors gisant au dit lieu de l’Escluse, vingt botes de vin de Roménie et unze pipes de vin bastard, signez de telle marque [S2], lesquelles il envoya en la meisme neif mercandente en Angleter pour illec estre venduz au plus offrant. Jtem le dit Christoffle Sanson que au dit mois d’avril dernier passé il fist chargier en la dite neif de Adrian Claiszone sept botes de vin cuit et deux botes et demj de vin bastart et ung escrin plein de diverses menues marchandises signez de telle marque [S3], pour en la dite neif estre menez et conduis sur ses périls et aventure en Angletère et illec estre venduz au plus offrant. Jtem le dit Paule Spinula, que au dit mois d’avril dernier passé il fist chargier en la dite neif de Adrian Claiszone dix bales de garennes signez de telle marque [S4], pour en ycelle estre menez en Angletère et illec venduz au plus offrant. Jtem le dit Marc Cornier que au dit mois d’avril dernier passé il fist chargier en la dite neif de Adrian Claiszone trois tonneaux de vin bastart, six botes de vin de Roménie, ung tonneau de cloux de giroffle, ung tonnel de poudre à vers nommé granèle, trois botes rempliz de litz et en l’une d’icestes estoit une bale de granèle et pour dessus ce encore une bale de toilles d’Espinal, tous signez de telle marque [S5], toutes lesquelles parties il envoya en la meisme neif sur ses périls et aventure en Agletère pour illec estre venduz au plus offrant. Par dessus ce nous ont tous les dits merchans déclaré par leurs dites serments que toutes les dites parties de marchandises au temps qu’ilz furent prises appartenoient, et encore ilz son en estre appartenant, à eulx et à les compaignons merchans de Jennes et de Venize, sans ce que aucun Angloiz ou autre quelconque ennemj du Roye de France y eut ou ait part, action, propriété ou droit en aucune manière. Pour lesquelles parties de biens et marchandises prises et menées au dit lieu de Dièpe, come dit, est poursuit recouvrier et recevoir des dits preneurs ou autres qu’il appartendra, ont les dessus nommez merchans au jour d’huy par devant nous fait, constitué et ordonné leur procureur général et étiam messagé espécial Jehan de Veer, nostre bourgeois, maistre de [...], donant et ottroyant, etc.

Ut supra, XVI may anno XLI.



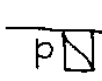
[S1]



[S2]



[S3]



[S4]



[S5]

<1460, maggio 9 / 1461, maggio 9,> Middelburg

Elenco delle navi soggette all'imposta di ancoraggio nel porto di Arnemuiden, tra cui figurano sei caracche genovesi ed una veneziana.

ZEEUWS ARCHIEF, Financien, Rekenkamer van Zeeland, Rekeningen Bourgondische-Oostenrijkse tijd, 501/40, cc. 6 v.-7 r.

Ander ontfang van anckeraigen binnen der tijt van deser rekeninge.

Eerst:


Van Johan Wiltoen, scipper van eenre Scotsschen sceepkin	V s. gr.
Vanden capitain vanden Vaste in Scotland van eenen hulcke	XXVII s. gr.
Van Pierre Budo, scipper van eenen Spaenschen kreveele	XIX s. IIII d. gr.
Van Piers Zegalo, van eenen Spaenschen kreevelkin	X s. gr.
Van Guillem de Pinole, scipper van eenre Spaensschen kreevelkin	X s. gr.
Van Ritsaert Vaende, scipper van eenre Scotssche sceepkin	V s. gr.
Van Thadeus Spingel, patroon van eenre crake van Geneven	XXVII s. IIII d. gr.
Van Jacob Spingel, patroon van eenre crake van Geneven	XXVII s. IIII d. gr.
Van Pinneele Spingel, patroon van eenre crake van Geneven	XXVII s. IIII d. gr.
Van Pauwels Spingel, patroon van eenre crake van Geneven	XXVII s. IIII d. gr.
Van Pieter Spingel, patroon van eenre crake van Geneven	XXVII s. IIII d. gr.
Van messire Pierre Justineaen, patroon van eenre crake van Geneven	XXVII s. IIII d. gr.
Van messire Gentille Merquil, patroon van eenre crake van Venegen	XXVII s. IIII d. gr.
Somme	XIII lv. VII s. VIII d. groten.

INDICE

CENTOCINQUANTESIMO DELLA FONDAZIONE - <i>22 novembre 1857 - 22 novembre 2007</i>	pag.	5
<i>Dino Puncub</i> , I centocinquant'anni della Società Ligure di Storia Patria	»	7
<i>Gian Paolo Romagnani</i> , Storiografia e politica nel Regno di Sardegna. Gli uomini e le istituzioni	»	19
Nella prima adunanza dei promotori della Società Ligure di Storia Patria. Parole del presidente provvisorio Vincenzo Ricci	»	39
Per la inaugurazione della Società Ligure di Storia Patria. Discorso letto nell'aula del palazzo municipale di Genova il XXI febbraio del MDCCCLVIII dal presidente della stessa società p. Vincenzo Marchese de' predicatori	»	53
Atti sociali	»	67
<i>Angelo Nicolini</i> , Commercio marittimo genovese nei Paesi Bassi Meridionali nel Medioevo	»	77
<i>Antonio Peláez Rovira</i> , Sobre el uso de la lengua árabe en el comercio genovés con el Islam occidental bajomedieval	»	143
<i>Augusto Capecchi</i> , Sul ritrovamento di un manoscritto del '600, una inedita veduta a stampa di Genova con le nuove mura ed una serie di progetti del porto coevi	»	177

Ausilia Roccatagliata, L'Inventarium Archivii sanctioris di Geronimo Borlasca (1660-1671) pag. 209

Giovanni Battista Varnier, La formazione giuridica di Giacomo Della Chiesa nell'Università di Genova. La tesi di laurea del 1875 » 419

 **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