

La marina da guerra genovese nel tardo medioevo. In cerca d'un modello

La armada genovesa en la Baja Edad Media.

En busca de un modelo

The Genoese Army in the Late Middle Ages.

Looking for a Model

Antonio Musarra

Ahmanson Fellow, Villa I Tatti, Florence, Italia

Laboratorio di Storia marittima e navale, Università di Genova, Italia

Riassunto: L'analisi della struttura della marina da guerra genovese nel tardo Medioevo, condotta attraverso lo studio di alcune tra le principali fonti a disposizione – cronachistiche, legislative, contabili – consente all'autore di verificare la validità di certi quadri teorici relativi all'applicazione del concetto di *sea power* al Mediterraneo medievale e di proporre ulteriori schemi interpretativi.

Parole chiave: Quattrocento, Genova, Guerra navale, Diplomazia, Legislazione marittimistica, Equipaggio, Armamento.

Resumen: El análisis de la estructura de la flota de guerra genovesa en la Baja Edad Media, realizado a través del estudio de algunas de las principales fuentes disponibles – crónicas, fuentes legislativas, registros de contabilidad – permite al autor la verificación de la validez de ciertos marcos teóricos para la aplicación del concepto del poder marítimo en el Mediterráneo medieval y proponer esquemas interpretativos adicionales.

Palabras clave: Baja Edad Media, Génova, Guerra naval, Diplomacia, Legislación marítima, Tripulación, Armamento.

Abstract: In this paper, the analysis of the structure of the Genoese warship in the late Middle Ages, conducted through the study of some of the the main sources available – chronicle, legislative sources, accounting records – allows the author to verify the validity of some theoretical frameworks related to the application of the concept of *sea power* to the medieval Mediterranean and to propose further interpretative schemes.

The present article analyzes the problems related to the military mobilization and the organization of the Genoese armies in battlefield. It brings to light the need for a systematic scrutiny of the abundant administrative documen-

tation preserved in the documentary collection called *Antico Comune* of the *Archivio di Stato di Genova* and offers a solid theoretical background to carry out a new interpretation. With this aim, it proposes to critically review some of the prevailing theories managed in recent decades to explain the Mediterranean expansion of the city of Genoa. Specifically, it checks thoroughly the approaches that have considered the expansion a consequence of a long-term strategy focused on the control of the key points of the maritime route to the Levant. The author suggests the existence of diverse and not always coincident interests within the Genoese political society and the protagonist role of the private initiative in the endowment and the control of the republic armies from the thirteenth century. In such conditions, the effectiveness of the system was based on the development of elements capable of safeguarding the common interest. Among them, he emphasizes two main factors: a powerful system of recruitment, with which to assure the crew and crossbowmen; and a strict naval legislation, which would allow to regulate the characteristics of the boats built in the domains of the city and, therefore, susceptible of being put to its service in a warlike context.

Keywords: Later Middle Ages, Genoa, Naval Warfare, Diplomats, Naval Law, Crew, Weaponry.

Para citar este artículo: Antonio MUSARRA: “La marina da guerra genovese nel tardo medioevo. In cerca d’un modelo”, *Revista Universitaria de Historia Militar*, Vol. 6, Nº 11 (2017), pp. 79-108.

Recibido: 05/12/2016

Aprobado: 26/05/2017

La marina da guerra genovese nel tardo medioevo. In cerca d'un modello

Antonio Musarra

Ahmanson Fellow, Villa I Tatti, Florence

Laboratorio di Storia marittima e navale, Università di Genova

a.musarra1983@gmail.com

I.

La storiografia sulla guerra navale nel Mediterraneo medievale soffre, oggi, di ampie lacune, conseguenti, in parte, all'attenzione prevalente accordata dagli studiosi alla formazione degli stati territoriali – e, dunque, alla gestione degli eserciti di terra (nonché al fenomeno del mercenariato, importante volano per la diffusione delle compagnie di ventura) –, ma anche, a mio avviso, all'utilizzo prevalente di fonti cronachistiche, dense di notizie di carattere bellico ma altrettanto d'approssimazioni e interpretazioni giacché redatte, sovente, da cronisti digiuni di nozioni tecniche.¹ Ciò non significa, a ogni modo, che la tematica non abbia subito un moto di rinnovamento, debitore, in larga parte, della storiografia anglo-sassone, che ha riletto su basi innovative i principali conflitti mediterranei e nord-europei del periodo compreso tra il X e il XVI secolo.² Oltre a fornire utili ricostruzioni delle principali campagne belli-

* Desidero ringraziare Enrico Basso, Emiliano Beri, Maurizio Brescia, Pinuccia F. Simbula e i lettori anonimi per l'attenta rilettura del testo e gli utili commenti ricevuti.

¹ Rinuncio sin da subito a offrire una rassegna bibliografia completa. Per un aggiornamento storiografico e un utile prontuario si veda, a ogni modo, Fabio BARGIGIA y Aldo A. SETTIA: *La guerra nel medioevo*, Roma, Jouvence, 2006, e, con particolare riguardo alla storiografia italiana sull'argomento, Aldo A. SETTIA y F. BARGIGIA: "Guerra e istituzioni militari nella storiografia italiana sul Medioevo. Con un capitolo su Gli 'strumenti della violenza': storia militare e armamento medievale", en Nicola LABANCA (ed.), *Storie di guerre ed eserciti. Gli studi italiani di storia militare negli ultimi venticinque anni*, Milano, Edizioni Unicopli, 2011 (Centro interuniversitario di studi e ricerche storico-militari, 10), pp. 207-234. Si segnala l'imminente pubblicazione per i tipi de il Mulino d'una serie di volumi dedicati alla storia della guerra in Italia.

² Mi limito a citare alcune opere particolarmente significative: John H. PRYOR: *Geography, technology, and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571*, Cambridge, Cambridge University Press, 1988; Susan ROSE: *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*, London-New York, Routledge, 2002; John B. HATTENDORF y Richard W UNGER (eds.), *War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance*, Woodbridge, Boydell Press, 2003; Lawrence V. MOTT: *Sea Power in the Medieval Mediterranean: The Catalan-Aragonese Fleet in the War of the Sicilian Vespers*, Gainesville, FL, University Press of Florida, 2003; John H. PRYOR y Elizabeth M. JEFFREYS: *The Age of the ΔΡΟΜΩΝ: The Byzantine Navy ca. 500-1204*, Leiden-Boston, Brill, 2006; Susan ROSE (ed.), *Medieval Ships and Warfare*, Aldershot, Ashgate, 2008; Charles D. STANTON: *Norman Naval Operations in the Mediterranean*, Woodbridge, The Boydell Press, 2011; Íd.: *Medieval Maritime Warfare*, Barnsley, Pen & Sword Maritime, 2015.

che di cui si ha notizia dalle fonti, tali studi hanno tentato, sovente, d'inquadrarne la realizzazione all'interno di larghi quadri interpretativi facendo riferimento alla possibilità o meno d'applicare le teorie mahaniane relative al concetto di *sea power* al Mediterraneo medievale. È il caso, ad esempio, dei conflitti che videro impegnati i principali comuni marittimi italiani nella seconda metà del Duecento, usciti rinnovati dalle analisi di John Dotson (e, in parte, del sottoscritto); ma non abbastanza, tenendo conto dell'ingente mole d'informazioni ricavabili da fonti differenti da quelle cronachistiche – legislative, notarili, diplomatiche – redatte, talvolta, contestualmente agli stessi eventi bellici.³ Fonti utilizzate, invece, in maniera sistematica – anche se, va detto, con minore attenzione per la possibilità di delineare modelli teorici di sorta –, per il contesto aragonese, come mostrano alcuni recenti interventi dedicati al conflitto pan-mediterraneo scoppiato alla metà del Trecento tra Genova, Venezia, la corona d'Aragona e l'Impero bizantino.⁴

In realtà, pur lamentandone ripetutamente la necessità, la storiografia non ha ancora fornito un modello teorico valido, alternativo a quello mahaniano, per l'inquadramento dell'uso della forza sul mare in età medievale.⁵ Da questo punto di vista, il presente contributo non intende, certo, proporsi come risolutivo. Il suo obiettivo, piuttosto, è quello di fornire alcune proposte di lettura differenti in relazione al tema della guerra navale nel Mediterraneo, limitata-

³ Si veda, in particolare, E. DOTSON: "Naval Strategy in the First Genoese-Venetian War, 1257-1270", *American Neptune*, 46 (1986), pp. 84-90; Íd.: "Economics and Logistics of Galley Warfare", en Robert GARDINER y John MORRISON (eds.), *The Age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels since Pre-Classical Times*, London, Conway Maritime Press, 1995, pp. 217-223; Íd.: "Fleet Operations in the First Genoese-Venetian War, 1264-1266", *Viator*, 30 (1999), pp. 165-180; Íd.: "Foundations of Venetian Naval Strategy from Pietro II Orseolo to the Battle of Zonchio, 1000-1500", *Viator*, 32 (2001), pp. 113-125; Íd.: "Venice, Genoa and Control of the Seas in the Thirteenth and Fourteenth Centuries", en John B. HATTENDORF y Richard W UNGER (eds.), *War at Sea...*, pp. 119-136; Íd.: "Ship types and fleet composition at Genoa and Venice in the early thirteenth century", en John PRYOR (ed.), *Logistics of Warfare in the Age of the Crusades*, Ashgate, Aldershot, 2006, pp. 63-93; Antonio MUSARRA: *La guerra di San Saba*, Pisa, Pacini, 2009; Íd.: *In partibus Ultramaris. I Genovesi, la crociata e la Terrasanta (secc. XII-XIII)*, Roma, ISIME, 2017, pp. 431-486. Non posso esimermi dal menzionare, in questa sede, la fortunata opera di Camillo Manfroni, anch'essa basata prevalentemente su fonti cronachistiche, la quale, tuttavia, avverte tutto il peso degli anni, oltre che delle finalità educativo-celebrative che ne patrocinarono la composizione, cfr. Camillo MANFRONI: *Storia della marina italiana*, 3 voll., Livorno, R. Accademia Navale, 1897-1902.

⁴ Mi riferisco, in particolare, a Jose Vicente CABEZUELO PLIEGO: "Diplomacia y guerra en el Mediterráneo medieval: La liga véneto-aragonesa contra Génova de 1351", *Anuario de estudios medievales*, 36, 1 (2006), pp. 253-394; Mario ORSI LÁZARO: "Estrategia, operaciones y logística en un conflicto mediterráneo. La revuelta del juez de Arborea y la *armada e viatge* de Pedro el Ceremonioso a Cerdeña (1353-1354)", *Anuario de Estudios Medievales* 38/2 (2008), pp. 921-968; Alberto RECHE ONTILLERA: "La guerra marítima y los profesionales de la gestión de las flotas. Un ejemplo catalán del siglo XIV", en *Actas del II Congreso Internacional de Jóvenes Medievalistas Ciudad de Cáceres "La Guerra en la Edad Media: fuentes y metodología, nuevas perspectivas, difusión y sociedad actual"*, Cáceres (24-25 de octubre de 2013), *Roda da Fortuna*, 1-1 (2014), pp. 493-502; Íd.: '*Noverint universi quod ego, Guillelmus Morey...: Un acercamiento biográfico a la relación entre élites urbanas, ambientes reales y guerra marítima a mediados del siglo XIV*', Tesis Doctoral, Universitat Autònoma de Barcelona: <http://www.tdx.cat/handle/10803/382481>.

⁵ Cfr., a questo proposito, John B. HATTENDORF: "Introduction: Theories of Naval Power", en John B. HATTENDORF y Richard W UNGER (eds.), *War at Sea...*, pp. 1-21.

mente al periodo compreso tra la seconda metà del XIII secolo e la metà del XV, attraverso l'analisi del caso genovese, per il quale permangono diverse testimonianze, capaci di fornire copiose informazioni relative a questioni quali le fasi organizzative d'una campagna, le rotte frequentate, il tipo d'unità navali utilizzate, il ruolo e la composizione degli equipaggi, la vita di bordo, le dotazioni d'armi ritenute obbligatorie, la conduzione materiale d'un attacco.⁶ In particolare, attraverso l'analisi 1) dello sviluppo delle forze navali genovesi; 2) della legislazione dedicata alla difesa delle galee da mercato e delle navi da carico; 3) di alcuni casi specifici restituiti dalle fonti, si tenterà di comprendere quali fossero le reali esigenze belliche del capoluogo ligure – o, quantomeno, quelle avvertite come tali – così da estrapolarne le caratteristiche precipue. Benché la vicenda genovese sia spesso associata, al pari di quella veneziana o pisana, alla navigazione commerciale, la necessità di proteggere il proprio *network* di relazioni era fortemente avvertita. In che misura tale necessità fu formalizzata? Ovvero: quale concezione del *sea power* – ammesso che se ne possa parlare effettivamente in questi termini – emerge dal caso genovese? Tale problematica torna regolarmente ad affacciarsi nel campo degli studi, come mostrano gli accenni presenti in più d'uno degli interventi confluiti nei volumi frutto del recente progetto *Océanides*.⁷ Eppure: è davvero possibile parlare di *sea power*, *naval power* o *sea control* per il Mediterraneo medievale nel senso assunto da tali locuzioni dopo la lezione di Mahan?

⁶ Su questi aspetti, senza tema d'essere esaustivo, mi limito a segnalare: Michel BALARD: "Escalaes génoises sur les routes de l'orient méditerranéen au XIVe siècle", *Recueil de la Société Jean Bodin*, 32 (1974), pp. 243-264; Sandra ORIGONE: "Marinai disertori da galere genovesi (secolo XIV)", in *Miscellanea di storia italiana e mediterranea per Nino Lamboglia*, Genova, SASTE, 1978, pp. 291-343; Michel BALARD: "Les équipages des flottes génoises au XIV siècle", in Rosalba RAGOSTA (ed.), *Le genti del mare Mediterraneo*, 2 voll., Napoli, Lucio Pironti Editore, 1981 (Biblioteca di Storia economica, 5), vol. 1, pp. 516-534; Laura BALLETO: "In tema di marineria genovese", in *Ibidem*, pp. 357-396; Michel BALARD: "Navigations génoises en Orient d'après les livres de bord du XIV^e siècle", *Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, 4 (1988), pp. 781-793; *Id.*: "Biscotto, vino e... topi: dalla vita di bordo nel Mediterraneo medievale", in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale. Da Ulisse a Cristoforo Colombo: atti del Convegno (Genova, 1992)*, *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n. s., XXXII: 2 (1992), pp. 241-254; Enrico BASSO: "I consumi di bordo nei secoli XIV-XV. Note dai registri *Galearum genovesi*", *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n. s., LIII: 1 (2013), pp. 37-60. Valentina Ruzzin ha recentemente rinvenuto un esemplare della cosiddetta *Bonna Parolla*, la preghiera recitata dai marittimi prima della partenza, dalla quale, in certi periodi, era d'uso far partire il periodo di arruolamento effettivo, cfr. Valentina RUZZIN: *La Bonna Parolla. Il portolano sacro genovese*, *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n. s., LIII: 2 (2013), pp. 21-59.

⁷ Cfr., ad esempio, Sebastian KOLDITZ: "Connectivity and sea power – Entangled maritime dimensions in the medieval Mediterranean", in Michel BALARD (ed.), *The Sea in History. The Medieval World/La mer dans l'histoire. Le Moyen Âge*, Woodbridge, The Boydell Press, 2017, pp. 58-69; Richard W. UNGER: "The maritime war in the Mediterranean, 13th-15th centuries", in *Ibidem*, pp. 90-100; Ruthy GERTWAGEN: "The naval power of Venice in the eastern Mediterranean in the Middle Ages", in *Ibidem*, pp. 170-183. Tra i lavori espressamente dedicati all'argomento, oltre a John B. HATTENDORF y Richard W. UNGER (eds.), *War at Sea...*, si veda anche (con qualche cautela), Paolo ALBERTINI (ed.): *Aspetti ed attualità del potere marittimo in Mediterraneo nei secoli XII-XVI. Acta del Convegno di Storia Militare* (Napoli, 27-29 ottobre 1997), Roma, Ufficio Storico della Marina Militare. Commissione italiana di storia militare, 1999.

II.

Benché il quadro generale delle lotte tra Genova e le sue principali rivali mediterranee – Pisa, Venezia e la Corona d’Aragona – sia già stato delineato, non è possibile eludere, in questa sede, la domanda relativa alle motivazioni, funzionale all’argomento qui proposto. Non intendo aderire ad alcuna forma di determinismo, ma è difficile non rilevare l’incidenza di tre macro-fattori nel sorgere e nel protrarsi dei principali antagonismi mediterranei due-quattrocenteschi: con le dovute eccezioni – e, probabilmente, generalizzando –, si può ritenere, infatti, che tali scontri originassero essenzialmente 1) dal tentativo d’accaparrarsi monopoli commerciali; 2) dall’esigenza di controllare alcuni insediamenti importanti per la resa daziaria; 3) dalla necessità di preservare quelle rotte di traffico capaci di garantire gli approvvigionamenti di generi di prima necessità. Benché la contrazione demografica successiva alla grande peste di metà Trecento abbia costituito un importante fattore di cambiamento delle stesse modalità di approccio alla pratica marittimista – basti pensare al crescente gigantismo navale, all’adozione di accorgimenti tecnici capaci di ridurre la consistenza numerica degli equipaggi o alla tendenza ad accorciare i tempi di percorrenza saltando i porti secondari –, si può dire che tali fattori – cui è possibile aggiungere motivazioni più prettamente politiche, correlate alla formazione di vasti domini marittimi e territoriali, ma anche posizioni egemoniche di singole famiglie o consorzi di famiglie: da questo punto di vista, il panorama è quanto mai variegato – rimanessero immutati sino a buona parte dell’età moderna. Si tratta di elementi da tenere presente per tentare di comprendere le reali necessità belliche genovesi. Come s’è detto, l’accento posto sulla necessità di preservare la navigazione commerciale ha spinto più d’uno studioso a tentare d’applicare le teorie mahania-ne al periodo di nostro interesse. Secondo gli assunti ricavabili dal primo capitolo del noto *L’influenza del potere marittimo sulla storia, 1660-1783*, edito a Londra nel 1890 – fondati (è bene sottolinearlo) su un’ampia bibliografia d’età vittoriana –, la capacità di sviluppare un potere marittimo risulterebbe da una combinazione di fattori. Mi limito a citare i principali: 1) il possesso d’una flotta capace di grandi proiezioni – nel suo caso, proiezioni oceaniche –, volta alla protezione dell’economia marittima, ritenuta apportatrice di benessere in maniera maggiore rispetto all’economia terrestre; 2) la creazione d’un sistema logistico di basi navali, capaci d’assicurare una rete di comunicazioni efficiente; 3) il controllo delle linee di comunicazione esistenti tra una base e l’altra e, cioè, di quelle rotte – in genere, le più brevi possibili – in grado di collegare la base navale di partenza con le zone di commercio o di conflitto. Quello proposto da Mahan, in sostanza, era un sistema circolare: il commercio marittimo di lunga distanza costituiva il primo fattore motivazionale per l’adozione di politiche marittime da parte degli stati; per supportarne la regolarità bisognava dotarsi, tuttavia, d’una potente marina militare, da finanziare con i guadagni ricavati dal commercio stesso (quindi, sostanzialmente dalle imposte sulle merci); per mantenere questa flotta era indispensabile, però, possedere una serie di basi

marittime, il cui mantenimento, tuttavia, non avrebbe dovuto incidere negativamente sul potenziale d'offesa della flotta stessa.⁸

Il tentativo d'applicare tali assunti a periodi differenti da quelli oggetto di studio di Mahan non è, certo, nuovo. Negli anni Settanta del secolo scorso, John Guilmartin provò a verificare l'applicabilità del concetto di *sea power* alla guerra navale nel Mediterraneo del XVI secolo. Senza scendere nel dettaglio, basti dire com'egli ponesse due pre-condizioni perché si potesse parlare effettivamente di "controllo del mare" per il periodo da lui considerato: 1) il commercio marittimo doveva essere di vitale importanza per le parti coinvolte; 2) bisognava, inoltre, ch'esse possedessero adeguati mezzi tecnici per ottenere l'agognato blocco del mare, intendendo con ciò il blocco delle comunicazioni e del commercio. Ora, poiché le principali marine da guerra del tempo non erano in grado di sostenere operazioni di questo genere, e giacché non tutte le grosse potenze impegnate nei conflitti sul mare traevano sostentamento esclusivamente dal commercio marittimo, lo studioso ne inferiva l'impossibilità d'applicare le teorie di Mahan a tale specifico periodo storico.⁹ Secondo John Dotson, autore di studi di carattere strategico sul confronto tra le marine genovese e veneziana, la seconda metà del Duecento avrebbe visto realizzarsi almeno una delle condizioni poste da Guilmartin: sia per Genova, sia per Venezia, il commercio marittimo era di vitale importanza; tuttavia, né l'una, né l'altra avrebbero potuto ottenere un autentico controllo del mare a causa d'una lacuna tecnica non pienamente risolvibile: le unità navali utilizzate nelle operazioni militari – le galee, a scafo sottile e a propulsione mista: remiera e velica – non erano adatte a questo scopo.¹⁰ Benché Dotson non scenda nel dettaglio, preferendo ragionare in termini di venti e correnti, si può, comunque, essere concordi: la potenza sviluppata dalla voga decadeva velocemente (non a caso era limitata ai periodi di bonaccia o durante le fasi del combattimento); l'uso della vela, invece, era soggetto ai capricci dei venti ben più di quanto la tecnologia permettesse di sopportare. Certo, la pratica di deviare i legni in entrata o in uscita dai porti nemici, così come quella d'intercettare il naviglio mercantile lungo tratte specifiche (solitamente in aree vicine alle basi di partenza dell'aggressore oppure di passaggio obbligato) era in uso da tempo, come testimoniato da numerose fonti, sia cronachistiche, sia documentarie.¹¹ Generalmente, però, si trattava di blocchi temporanei, riguardanti un numero limitato di rotte o di porti, presidiati dalla parte del mare in situazioni di particolare necessità. Con tutta probabilità, la possibilità d'operare – azzardo: financo di concepire – un vero e proprio piano atto a intercettare la totalità del naviglio concorrente era lungi da venire.

⁸ Alfred T. MAHAN: *L'influenza del potere marittimo sulla storia, 1660-1783*, Roma, A. Flamigni, 1994 [London, 1890]. Va detto che il pensiero di Mahan non fu affatto monolitico, bensì denso di ripensamenti e revisioni che attraversarono l'intero arco della sua produzione.

⁹ John GUILMARTIN: *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Cambridge, Cambridge University Press, 1974, pp. 16-18. Sulla guerra navale nel Mediterraneo della prima età moderna cfr. Ora Jan GLEETE: *La guerra sul mare, 1500-1650*, Bologna, il Mulino, 2010 [London, 2000].

¹⁰ Cfr., in particolare, John DOTSON, "Naval Strategy...", p. 84; Íd.: "Venice, Genoa and Control of the Seas...", pp. 109-36.

¹¹ Si veda, ad esempio, il blocco operato su Beirut da parte dei Genovesi negli anni Venti del Duecento: Antonio MUSARRA: *In partibus Ultramaris...*, pp. 439-440.

D'altra parte, basti pensare alla difficoltà di mantenere finanziariamente un numero adeguato d'unità o di coordinare azioni a distanza; oppure alle necessità d'approvvigionamento, affidate generalmente alle singole unità navali, costrette a numerose soste nel corso del tragitto. Tutt'al più, ciò cui si poteva ragionevolmente aspirare era il controllo d'alcune rotte tra le più frequentate. Dotson nota, infatti, come la navigazione, concentrata nei mesi caldi, tra aprile e ottobre, rendeva relativamente semplice intercettare il naviglio concorrente: le mete erano note; le rotte, sovente, le medesime, vista la costanza di venti e correnti in certe aree del Mediterraneo. Tuttavia – prosegue lo studioso –, alla fine del Duecento, alcune tra le principali limitazioni alla navigazione di cui s'è detto erano ormai in corso di superamento grazie all'uso crescente di portolani e di nuovi strumenti tecnici, alla costruzione di galee più robuste e all'impiego di ciurme più numerose, 'sì che la possibilità di mettere in atto un autentico blocco della navigazione ne risultò ridotta al minimo.¹² Tale posizione è pienamente condivisibile. Del resto, il fatto stesso di poter armare ingenti flotte non avrebbe affatto significato la possibilità di porre in essere una strategia organica d'intervento anche solo assimilabile a quanto previsto dagli assunti di Mahan. Alle marinerie italiane – ma il discorso vale anche per la crescente potenza aragonese – mancavano elementi ulteriori: ad esempio, la capacità d'operare un pattugliamento continuo delle aree d'interesse, finanziariamente oneroso, così come di controllare in maniera serrata un numero cospicuo di basi marittime, collocate in posizioni strategiche, nelle quali ricoverare parte del naviglio in attesa di partire per azioni coordinate. Gli insediamenti veneziani e genovesi sparsi fra Mediterraneo e Mar Nero non rispondevano, certo, a questi assunti, fungendo, piuttosto – salvo limitati casi, come Bonifacio, in Corsica, o Cembalo, in Crimea: luoghi espressamente dedicati al ricovero delle galee per impiego militare –, da basi d'appoggio per il vettovagliamento o da porti di interscambio commerciale.¹³ Oltre a ciò, le possibilità di coordinare a distanza le azioni di flotte e squadre navali minori erano scarse a causa d'un sistema di comunicazioni inefficiente. Si tratta di limitazioni che avrebbero seguito a condizionare la conduzione del naviglio bellico per molto tempo, inficiando ulteriormente la possibilità d'applicare le teorie di Mahan al periodo di nostro interesse.

¹² John DOTSON, "Naval Strategy...", p. 84; Íd.: "Merchant and naval Influences on Galley Design at Venice and Genoa in the Fourteenth Century", en Craig L. SYMONDS (ed.), *New Aspects of Naval History, Selected Papers Presented at the Fourth Naval Symposium (United States Naval Academy, 25-26 October 1979)*, Annapolis, Naval Institute Press, 1981, p. 25. Va detto, tuttavia, che l'adozione di tali accorgimenti fu estremamente lenta. A questo proposito cfr. C. BELTRAME y Mauro BONDIOLI: *A hypothesis on the development of Mediterranean ship construction from Antiquity to the Late Middle Ages*, en Lucy BLUE, Frederick M. HOCKER y Anton ENGLERT (eds.), *Connected by the Sea: Proceedings of the Tenth International Symposium on Boat and Ship Archaeology* (Roskilde, Denmark 2003), Oxford, Oxbow books, 2006 pp. 89-94.

¹³ Sul problema del vettovagliamento, con particolare riguardo alla seconda metà del Trecento, cfr. ora Enrico BASSO: "I consumi di bordo...", pp. 37-60.

III.

Pur apportando riflessioni innovative circa la pratica navalista veneto-genovese di fine Duecento, Dotson non fa nessun accenno alla possibilità o meno d'applicare al Mediterraneo medievale un modello alternativo. È indubbio, infatti, che potenze come Genova, Venezia o la corona aragonese abbiano ricercato il controllo di terre e insediamenti prospicienti il mare e, dunque, di rotte, scali e porti, facendo uso della flotta. Eppure: su quali basi e secondo quali assunti? La risposta a questa domanda è fortemente condizionata dalla particolare natura delle fonti; come s'è detto, abbondanti per il caso genovese al centro di questo lavoro. Non mi riferisco solamente alle fonti cronachistiche, già ampiamente vagliate in quanto dense di narrazioni;¹⁴ tantomeno a quelle notarili, alle quali, a motivo dell'eccezionalità della mole, sarà necessario dedicare un discorso esclusivo in altra sede¹⁵, bensì alla documentazione legislativa, contenuta principalmente nel cosiddetto *Liber Gazarie*, redatto nella sua forma attuale tra il 1340 e il 1341 (salvo alcune aggiunte successive), che raccoglie una serie di norme emanate tra il 1316 e il 1344 dall'ufficio degli *Octo Sapientes super factis navigandi et Maris Maioris* (definito anche *Officium Gazarie*): diretta emanazione d'un più ampio Consiglio di ventiquattro *sapientes* nominati nel 1313 per occuparsi di tutto ciò che *pertinent ad bonum statum civitatis, riperie et districtus Ianue*. Le finalità dell'ufficio sono piuttosto note. Qui basti dire come la sua attività, volta inizialmente al controllo della navigazione nel Mar Nero, andasse velocemente allargandosi alla navigazione in genere, compresa quella atlantica verso i porti inglesi e fiamminghi. La materia d'interesse del *Liber* è, dunque, piuttosto vasta, contemplando, oltre a norme di natura commerciale, indicazioni legislative sulla costruzione navale, sull'armamento, sul bordo libero, sulla quantità e la tipologia delle merci imbarcate, sugli equipaggi, sugli obblighi dei capitani e dei patroni, sulla navigazione in carovana e sul governo degli insediamenti d'Oltremare (tra cui spicca soprattutto il cosiddetto *Ordo de Caffa*).¹⁶ In questa sede, ne terrò conto limitatamente

¹⁴ Cfr. *supra*, nota 4.

¹⁵ Di questa tipologia di fonte in relazione alla guerra navale ho discusso al XXXIX Congresso Internazionale di Storia Militare («Le Operazioni interforze e multinazionali nella storia militare»), tenutosi a Torino tra l'1 e il 6 settembre 2013, nel corso d'un intervento, a oggi ancora inedito, dal titolo: *Il documento notarile come fonte per la storia militare: il caso genovese (XII-XIII secolo)*. Tale fonte contiene, com'è ovvio, informazioni meno sistematiche, sparse all'interno d'un materiale documentario di enorme mole, che pertanto relegherò – ma solo per questa volta – in secondo piano.

¹⁶ Il *Liber* – l'unico esemplare del quale è conservato presso l'Archivio di Stato di Genova (AS GE, *Manoscritti membranacei*, III) – è stato pubblicato da Ludovico Sauli col titolo di *Imposicio Officii Gazarie* (piuttosto fuorviante, essendo tratto arbitrariamente dalla documentazione d'esordio, riguardante l'istituzione dell'*Officium*) in *Monumenta Historiae Patriae*, II, *Leges municipales*, Augustae Taurinorum, E Regio Typographeo, 1838, coll. 299-430. Alcuni estratti si trovano in Jean Marie PARDESSUS: *Collection des lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, IV, Paris, Imprimerie royale, 1837, pp. 439-457. Su tale edizione si veda Jacques PAVIOT: «Notes sur le manuscrit parisien de l'«Imposicio Officii Gazarie» et de l'«Officium Gazariae»», in *Saggi e documenti VII. Tomo secondo*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1986 (Civico Istituto Colombiano. Studi e testi, 9), pp. 277-285. Un'edizione ulteriore – anch'essa parziale, riguardando unicamente le rubriche di carattere marittimistico – è presente in Vito VITALE: *Le Fonti del Diritto Marittimo Ligure*, Genova, Accademia di Marina Mercantile, 1951 (Fonti del diritto marittimo italiano, I), pp. 61-170. Benché la disposizione della materia ne risulti stravolta, tale edizione è,

alla normativa dedicata all'armamento bellico, così da favorire un confronto con quanto contenuto nei successivi *Statuti di Gazaria*, emanati nel 1403, e nelle *Regulae Officii Gazariae*, del 1441: in entrambi i casi, provvedimenti volti a porre ordine nell'intera materia, contenenti disposizioni specifiche sulle modalità costruttive e le dotazioni di *naves* e galee.¹⁷ Nonostante alcuni studi pionieristici, non molto è noto circa il funzionamento di questi uffici; anche se si può certamente affermare l'esistenza di forme di cooperazione tra l'*Officium Gazarie* e altri organismi quali l'*Officium maris*, magistratura sorta nella seconda metà del XIV secolo (probabilmente a partire da una sottrazione di competenze all'*Officium Gazarie*), le cui funzioni principali paiono essere state quella di controllare i ruoli degli equipaggi e le fideiussioni; quindi, d'assicurare la protezione delle navi da carico in uscita dal porto di Genova (anche attraverso la creazione d'apposite squadre di polizia).¹⁸ Ma si pensi anche all'*Officium guerre*, magistratura eretta in particolari momenti di bisogno (*Officium guerre pro armandis 29 triremibus*, *Officium guerre Venetorum et Catalanorum*, etc.), la cui competenza – così come quella dell'*Officium stipendiariorum*, di carattere prettamente terrestre (con allargamento alla Corsica) – pare essere stata prevalentemente finanziaria; dunque, altamente strategica per la conduzione della guerra sul mare. Allo stato attuale degli studi, tuttavia, le caratteristiche precipue di tali istituti sfuggono latamente alla nostra comprensione.¹⁹

A questo problema è possibile sopperire, in parte, attraverso un'ampia serie di registri di bordo di galee che talvolta ne citano la supervisione, consentendo di comprenderne, quantomeno, gli effetti operativi. Il riferimento è alla serie *Galearum marinariorum* del fondo *Antico Comune* dell'Archivio di Stato di Genova, densa d'informazioni sulla conduzione di galee private impegnate temporaneamente in operazioni di carattere bellico o diplomatico a servizio del comune. La serie è suddivisa in due parti: *Galearum marinariorum rationes* e *Galearum marinariorum introitus et exitus*, differenti per contenuto ma profondamente interconnesse. La prima sotto-serie è formata da una sessantina di matricole di uomini, generalmente suddivisi tra ufficiali, *socii* (solitamente balestrieri) e semplici marinai. Dello stato maggiore (se indicato, ciò che non sempre avviene) compaiono sovente soltanto i nomi, trattandosi evidentemente di persone note all'ufficio di competenza. Dei marinai e dei *socii*, invece, sono variamente segnalati il no-

comunque, da preferire. La migliore analisi del *Liber* rimane: Giovanni FORCHERI: *Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il «Liber Gazarie»*, Genova, Istituto Internazionale di Studi Liguri, 1974 (Collana storica di fonti e studi, 17; Collana storica dell'Oltremare ligure, IV). Da tempo si avverte l'urgenza d'una nuova edizione filologica, nonché d'uno studio comparativo con le altre legislazioni marittimistiche coeve.

¹⁷ Si faccia nuovamente riferimento all'edizione di Vito VITALE: *Le Fonti...*, pp. 171-214.

¹⁸ Lo studio principale sui registri superstiti dell'*Officium maris* rimane Maria Teresa FERRER I MALLOL: *Dos registres de l'«Officium maris» de Gènova (1402-1403, 1408-1410)*, en *Atti del I Congresso Storico Liguria-Catalogna* (Bordighera-Gènova, 1969), Bordighera, Istituto Internazionale di Studi Liguri, 1974, pp. 248-348. Si veda anche Manlio CALEGARI: *Patroni di nave e magistrature marittime: i conservatores navium*, en *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova, Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1970 (Centro per la storia della tecnica in Italia), p. 62.

¹⁹ Si veda, a questo proposito, Valeria POLONIO: *L'amministrazione della res publica genovese tra Tre e Quattrocento. L'Archivio «Antico Comune»*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1977 (= *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n. s., XVII [1977]), in particolare pp. 45-51.

me, il patronimico, la provenienza, l'attività svolta a terra, la data d'inizio del servizio e la paga mensile. La seconda sotto-serie, *Galearum marinariorum introitus et exitus* è assai piuttosto varia. Si tratta, infatti, d'oltre sessanta libri mastri relativi all'esercizio finanziario d'una o più galee, anch'esse alle dipendenze del comune, contenenti informazioni sulla costruzione, l'allestimento o il raddobbo dell'unità navale, sull'acquisto di materiali e di elementi dell'allestimento – per lo più alberi e remi, ma anche dotazioni belliche e oggetti d'uso –, consegnate ai patroni, agli scribi di bordo o agli artigiani in occasione del viaggio, sulla paga dei maestri artigiani e dei loro aiutanti, sul salario corrisposto all'equipaggio, sugli acquisti di cibo e bevanda, accompagnate da notazioni relative ai costi, ai tassi di cambio o ai sistemi metrici e ponderali in uso e corredate da notizie sulla conformazione degli equipaggi (nomi, ruoli e provenienze), sulle rotte, sugli scali e perfino sui tempi di percorrenza.²⁰ Va da sé che tale tipologia di fonte, se confrontata con le informazioni ricavabili dalle fonti cronachistiche, dall'attività notarile e da quella legislativa, è in grado di fornire un quadro pressoché completo della prassi marittimista del tempo. In questa sede, ne farò uso parzialmente – il fondo necessita d'un approccio non episodico, ancora lunghi da venire – in relazione al problema della presenza a bordo di armi e armati, con lo scopo di cogliere la reale applicazione del dettato normativo in relazione all'armamento bellico.

IV.

Una spia importante delle effettive necessità belliche, offensive e difensive, del comune genovese, così come della capacità (eventuale) di sviluppare un pensiero navalista in ordine al mantenimento del controllo del mare, è fornita dall'analisi quantitativa – scevra di velleità statistiche, vista la parzialità delle fonti – dell'armamento genovese sul lungo periodo. Come s'è detto, nel corso del Trecento, la guerra navale era sovrintesa da un ufficio apposito, l'*Officium guerre*, magistratura straordinaria che pare demandasse i compiti maggiormente tecnici a *officia* altrettanto temporanei, responsabili dell'armamento. Tale magistratura compare a intermittenza dalle fonti. Solamente in particolari momenti di crisi o in previsione d'importanti scontri navali il comune genovese mise in atto un sistema di reclutamento forzoso, capace di mobilitare legni e armati per lunghi torni di tempo, giovandosi della coordinazione d'un ufficio apposito. Il caso più eclatante è costituito, probabilmente, dall'erezione – nel 1283, nell'ambito dello scontro contro Pisa – del cosiddetto *Consiglio di Credenza*, formato da sedici uomini –

²⁰ AS GE, *Antico Comune*, nn. 628-756. Il fondo è stato inventariato da Valeria Polonio, cfr. Íd.: *L'amministrazione...* pp. 272-309. Per un esempio delle potenzialità espresse dall'intero fondo si veda, in relazione al registro n. 724, John DAY: "Prix agricoles en Méditerranée à la fin du XIV^e siècle", *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 4 (1961), pp. 629-656; Antonio MUSARRA: "Il mastro a doppia registrazione d'una galea genovese del Trecento: il registro della *Sant'Antonio* (1382)" en Roser SALICRÚ I LLUCH (ed.), *Tripulacions i vaixells a la Mediterrània medieval*, Seminari internacional (25-26 settembre 2014) (in corso di stampa).

probabilmente, due per ciascuna delle otto *compagne* cittadine: le distrettuazioni urbane in cui era suddivisa la città –, che ricevette la responsabilità della gestione generale della flotta, compresa la possibilità di spendere moneta, di comune accordo con i capitani del popolo. Fu tale magistratura a varare una serie di piani di armamento e coscrizione riguardanti la città ed entrambe le Riviere, di cui è rimasta traccia, limitatamente all'anno 1285, grazie all'incorporazione negli *Annales* di Iacopo Doria, custode degli archivi comunali. Tale piano, pur non contemplando il numero di galee dovuto da ciascun soggetto, consente di rendersi conto della capacità di mobilitazione del comune, retto dalla guida “forte” del doppio capitano popolare (Tabelle 1 e 2)²¹:

Tabella 1 – Il piano per gli armamenti del 1285 secondo gli *Annali* di Iacopo Doria

Podesterie e comunità (LEVANTE)	<i>Naulerii</i>	<i>Vogherii</i>	<i>Supersalientes et balistarios</i>
Bisagno	28	900	/
Recco	8	300	/
Rapallo	16	600	/
Chiavari	28	1000	150
Sestri Levante	20	700	/
Levanto	4	120	80
Corvara	24	900	/
Carpena	16	600	/
Vezzano e Arcola	4	120	60
Ilice e Trebbiano	4	120	80
Porto Venere	4	120	80
Lagneto e Passano	/	/	35

²¹ Iacobi AURIE: *Annales Ianuenses ann. MCCLXXX-MCCLXXXIII*, in Luigi T. BELGRANO y Cesare IMPERIALE DI SANT'ANGELO (eds.), *Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori*, V, Genova-Roma, Tipografia del Senato, 1929, pp. 61-64.

Carroso e Matalana	/	/	25
Burgo Predis	4	120	80

Podesterie e comunità (PONENTE)	<i>Naucleriï</i>	<i>Vogheriï</i>	<i>Supersalientes et balistarios</i>
<i>Burgo Predis (Pré)</i>	4	120	80
Polcevera	16	600	/
Voltri	24	800	/
Varazze e Celle	6	81	85
Albissola	1	20	/
Savona	8	230	120
Noli	4	100	40
<i>de terra episcopi Nauli</i>	/	20	/
Finale	4	120	80
Albenga	8	240	120
<i>de terris episcopi Albingane</i>	8	220	120
Andora	6	180	80
Cervo	2	40	20
Diano	4	120	80
Porto Maurizio	8	220	120
Prelà	1	20	/
Laiuglia e Castellaro	2	60	/

Santo Stefano	1	20	/
Taggia	4	120	60
San Remo <i>et</i> <i>terris</i> <i>archiepiscopatus</i>	6	180	120
Ventimiglia	6	180	120
Quiliano	/	/	40
<i>de terris Manue-</i> <i>lis de Cravexana</i>	/	/	200
<i>de terris comitis</i> <i>Henrici</i>	/	/	150
<i>de podio Ray-</i> <i>naldi</i>	/	/	10
Triora	/	/	200

Tabella 2 – Il piano per gli armamenti del 1285 secondo gli *Annali* di Iacopo Doria

Personale di bordo	Riviera di LEVANTE	Riviera di PONENTE	TOTALE
<i>Naucleri</i>	160	123	283
<i>Vogherii</i>	5600	3691	9291
<i>Supersalientes</i> <i>et balistarios</i>	590	1845	2435
TOTALE	6350	5659	12.009

Iacopo fornisce, inoltre, in coda a ogni annata, il numero di unità armate dal comune tra il 1282 e il 1293, in occasione del lungo conflitto contro Pisa ma anche dello scoppio della seconda guerra veneto-genovese: si va dalle centonovantanove galee del 1283 alle dodici del 1289 (Tabella 3).

Tabella 3 – L'armamento di galee a Genova (1282-1295)

Anno	1282	1283	1284	1285	1286	1287	1288

Galee	39	199	119	95	26	70	71
--------------	----	-----	-----	----	----	----	----

Anno	1289	1290	1291	1292	1293	1294 ^c	1295 ^d
Galee	12	41	23 ^a	22 ^b	26	-	165

Note: a. 18 galee e 5 galeoni; b. 12 galee e 10 galeoni; c. 21 galee e 5 galeoni; c. Gli *Annali* di Iacopo Doria s'interrompono con l'anno 1293; d. Il dato è fornito dal veneziano Martin DA CANAL: *Les estoires de Venise. Cronaca veneziana in lingua francese dalle origini al 1275*, ed. Aberto LI-MENTANI, Firenze, Olschki, 1973.p. 38.

Come più volte rilevato, tali dati si riferiscono soltanto a una parte dello sforzo cantieristico messo in atto nel corso di quegli anni: sappiamo, infatti, che tra la metà di febbraio e la metà di novembre del 1293, alcuni privati cittadini armarono autonomamente da cinquanta a settanta legni per recarsi in Sardegna, Sicilia, Romània e Provenza per ragioni di commercio; ciò che mostra la straordinaria capacità dei singoli di sopperire al contempo alle esigenze comunali e alle proprie.²² Ma quel che più importa è il fatto che tale capacità risulti più che accresciuta rispetto alla metà del secolo. Come rilevato da Michel Balard, la media degli scafi armati annualmente nel corso della prima guerra veneto-genovese, iniziata in Terrasanta verso la fine del 1256 e protrattasi sino alla vigilia della seconda crociata di Luigi IX, nel 1270, si aggira, infatti, attorno alla trentina (tra il 1261 e il 1267 si contano poco più di duecento unità impegnate in nove flotte consecutive, nelle quali si mescolavano galee già da qualche tempo di proprietà del comune, galee di nuova fabbricazione e galee noleggiate a privati);²³ tra il 1282 e il 1295 – ma si potrebbe arrivare sino al 1298, allorché, nel corso della battaglia di Curzola, i Genovesi schierarono ben ottantaquattro galee²⁴ – il loro numero risulta più che raddoppiato. Ebbene: salvo qualche eccezione, tali numeri saranno eguagliati raramente: nel corso della guerra degli Stretti, tra il 1350 e il 1354, il doge Giovanni Valente sarebbe stato costretto a imporre un prestito forzoso di 300.000 lire, garantito mediante la creazione d'una *compera magna Venetorum*, per

²² Iacobi AURIE: *Annales lanuenses...*, p. 172. Per quanto riguarda gli aspetti più prettamente commerciali del rapporto tra armamento pubblico e privati, in particolare fra Tre e Quattrocento, cfr., ora, Giovanna PETTI BALBI: "Un binomio indissolubile: navegación comercial y armamento publico en Genova en los siglos XIV-XV", in Raúl GONZÁLEZ ARÉVALO (ed.), *Navegación institucional y privada en el Mediterráneo medieval*, Granada, La Nao, 2016, pp. 41-76.

²³ Michel BALARD: *La Romanie génoise (XII^e-début du XV^e siècle)*, 2 voll., Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1978 (= *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, XIX; Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome, 235-236), vol. 2, pp. 541-542.

²⁴ Il dato, tuttavia, oscilla a seconda della fonte. Si veda, a questo proposito, Georg CARO: *Genova e la supremazia sul Mediterraneo (1257-1311)*, 2 voll., Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1974-1975 (= *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, 24-25 [1974-1975] [Halle, 1895-1899]), vol. 2, p. 234, nota 19.

mettere assieme una flotta di sessanta galee, con a bordo circa diecimila uomini provenienti dalla città e dal *districtus*, affidandone il comando a Paganino Doria;²⁵ tra il 1377 e il 1380, invece, durante la guerra di Chioggia, il comune sarebbe arrivato a mettere in mare novantuno galee.²⁶ Ma nulla di più.

Come si vede, nonostante l'utilizzo d'un numero ingente d'unità navali, non può certo parlarsi di continuità costruttiva o armatoriale da parte del comune genovese; bensì, d'uno sforzo armatoriale temporaneo, limitato a non più d'un quinquennio, basato essenzialmente sul nolo di natanti privati. Tale carattere, del resto, risalta pienamente qualora si sposti l'attenzione sulle strutture portuali dedicate alla costruzione navale, che conobbero un certo sviluppo negli ultimi decenni del Duecento – una piccola darsena, dotata di torri, fu eretta nel 1283 nel ponente cittadino, dove sorgevano una serie di *scaria* già noti negli anni Sessanta del XII secolo che lasceranno il posto a un modesto arsenale, dotato di non più quattordici stalli prospicienti la spiaggia – senza per questo monopolizzare il settore; anzi, bisognose di continue riparazioni a causa dei lunghi periodi passati in disarmo.²⁷ In effetti, rari sono i tentativi di mantenere in essere una flotta militare di carattere pubblico. Il più noto, immediatamente posteriore alla quarta guerra veneto-genovese, è, senza dubbio, quello del doge Leonardo Montaldo, che dovette far fronte a una duplice necessità: il sostegno da fornire a papa Urbano VI, prigioniero a Nocera, minacciato da Carlo di Durazzo;²⁸ la risoluzione della questione cipriota, mescolatasi al conflitto in atto con i Mamelucchi.²⁹ Tuttavia, il numero d'unità impostate dal comune appare piuttosto limitato: in entrambi i casi non superiore alla decina. Soprattutto, non si ha notizia del

²⁵ Oltre a quanto citato *supra*, nota 5, si veda, più in generale, Michel BALARD: “A propos de la bataille du Bosphore - L'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351-1352)”, *Travaux et Mémoires du Centre de Recherches d'Histoire et Civilisations byzantines*, 4 (1970), pp. 431-469; Albano SORBELLI: “La lotta fra Genova e Venezia per il predominio del Mediterraneo (1350-1355)”, *Memorie della R. Accademia delle Scienze di Bologna*, s. I, IV, (1910-1911), pp. 87-157; Maria M. COSTA PARETAS, “Sulla battaglia del Bosforo (1352)”, *Studi Veneziani*, XIV (1972), pp. 197-210.

²⁶ Per questi dati cfr. AS GE, *Antico Comune*, nn. 713, 717, 722, 723; Georgii et Iohannis Stellae: *Annales Genuenses*, ed. Giovanna PETTI BALBI, Bologna, Zanichelli, 1975 (Rerum Italicarum Scriptores, n. s., XVII/2), pp. 169-170, 173, 183, oltre a Michel BALARD: *La Romanie génoise...*, vol. 1, pp. 541-542; *Id.*: “Les équipages...”, pp. 513-514; Francesco SURDICH: *Genova e Venezia fra Tre e Quattrocento*, Genova, Fratelli Bozzi, 1970 (Collana storica di fonti e studi, 4), p. 248.

²⁷ Michel BALARD: “Les arsenaux génois au Moyen Age”, in *La Corse, la Méditerranée et les grands arsenaux du Moyen Age au XVIII^e siècle*, ed. Michel VERGÉ-FRANCESCHI, Ajaccio, Piazzola, 2007, pp. 51-60.

²⁸ Raffaele Di Tucci, “Costruzione di galee genovesi durante il dogato di Leonardo Montaldo”, in *Ad Alessandro Luzio. Miscellanea di studi storici*, 2 voll., Firenze, Le Monnier, 1933, vol. 1, pp. 331-338.

²⁹ Georgii et Iohannis Stellae: *Annales Genuenses...* pp. 189-190. Sull'itinerario della spedizione, descritto dagli atti di Giovanni Bardi, che coprono il periodo compreso tra il 28 giugno e il 3 dicembre 1383, e sulle prime fasi della presenza di Giacomo a Cipro cfr. Catherine OTTEN-FROUX: “Le retour manqué de Jacques I^{er} en Chypre”, in C. MUTAFIAN (ed.), *Les Lusignans et l'Outre Mer*, Actes du Colloque (Poitiers-Lusignan 20-24 octobre 1993), Poitiers, Université de Poitiers, 1995, pp. 228-240; Christopher SCHABEL: “Like God from Heaven, but they don't call him King. The Rebellion against James I of Cyprus”, *Cahiers du Centre d'Étude Chypriotes*, 43 (2013), pp. 379-392. I documenti relativi all'armamento di queste galee sono editi in Antonio MUSARRA: *Nuove spigolature genovesi. Quattro documenti sul mancato ritorno a Cipro di Giacomo I di Lusignano (1383)*, in «Επετηρίδα Κέντρου Επιστημονικών Ερευνών (Κύπρου) [Cyprus Research Centre Annual Review]», XXXIX (2017-2018) (in corso di stampa: 2018).

loro mantenimento in servizio una volta espletato lo scopo per cui furono costruite. Ciò che emerge, dunque, è il carattere prettamente estemporaneo dell'armamento bellico genovese, finalizzato, cioè, alla risoluzione del singolo problema di volta in volta presentantesi. Carattere, del resto, evidente anche in campo difensivo, come mostra il caso di quelle galee armate espressamente con compiti di difesa costiera e polizia dei mari, operanti generalmente tra la costa ligure e la Corsica, costantemente limitato a poche unità solitamente fornite dai privati.³⁰ Si tratta d'una situazione che andrà ulteriormente definendosi nel corso del Quattrocento, che vedrà l'armamento militare ridotto al minimo e quello mercantile, altrettanto ridotto, guadagnare in capacità di carico: nel 1403, la spedizione orientale del maresciallo Boucicaut potrà avvalersi, infatti, solamente di diciassette galee;³¹ alla vittoriosa battaglia di Ponza del 1435 parteciperanno soltanto tre galee, oltre a dodici *naves*: segno d'un mutamento nelle tecniche di combattimento, che da qualche tempo facevano largo uso di bombarde, i cui colpi erano attutiti meglio da scafi grossi come quelli delle navi mercantili.³²

Ciò non significa – si badi – un totale abbandono della galea nella conduzione della guerra navale. Tutt'altro. Il suo utilizzo, tuttavia, pare essere andato incontro a una crescente razionalizzazione, come mostra l'ulteriore tentativo di porre in essere una squadra di galee di carattere pubblico occorso nel 1402, al principio del governatorato del Boucicaut, conseguente alla creazione d'un *Officium super gubernatione Darssine comunis Ianue et armamentorum gallearum dicti comunis*, composto da quattro ufficiali,³³ strettamente legato all'esecuzione d'una serie di lavori d'ampliamento e di fortificazione dell'area della darsena.³⁴ Si tratta, a ogni modo, di tentativi sporadici, perseguiti per pochi anni e poi abbandonati.³⁵ A quanto pare, in-

³⁰ Il loro costo, riportato nei registri pubblici a partire dal 1369, risulta contenuto tra le 1500 e le 12.000 lire annue (il costo della costruzione d'una singola galea, fornito dalla documentazione relativa alla flotta eretta dal doge Montaldo, è calcolato attorno alle 1350 lire), anche se – va detto – la maggior parte delle unità deputate a tale compito risulta di proprietà di armatori privati, cfr. Michel BALARD: "Les forces navales génoises en Méditerranée (XV^e-XVI^e s.)", en Jacques PAVIOT y Jacques VERGER (eds.), *Guerre, pouvoir et noblesse au Moyen Âge. Mélanges en l'honneur de Philippe Contamine*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2000 (Cultures et Civilisation Médiévales, 22), p. 64.

³¹ Francesco SURDICH: *Genova e Venezia...*, p. 248; Michel BALARD: "Les équipages...", p. 514.

³² Sull'episodio, mi limito a citare, per il punto di vista genovese: Aldo AGOSTO: *Gli elenchi originali dei prigionieri della battaglia di Ponza*, en «Atti della Società ligure di storia patria», 86 (1972), 1, pp. 403-446; Paola SCARZIA PIACENTINI: "La battaglia di Ponza (1435) nel Vat. lat. 2906 e i rapporti fra Genova, Milano e Napoli", in *La storiografia umanistica*. Convegno internazionale di studi (Messina, 22-25 ottobre 1987), 2 voll., Messina, Sicania, 1992, vol. I/2, pp. 653-698.

³³ Gli inventari sono editi in Gian Giacomo MUSSO: *Armamento e navigazione a Genova tra il Tre e il Quattrocento (Appunti e documenti)*, en *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, tomo secondo, Genova, Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1973 (Centro per la storia della tecnica in Italia) p. 32-77.

³⁴ Ulteriori lavori sarebbero stati necessari negli anni successivi, cfr. Michel BALARD: "Les arsenaux génois...", p. 55.

³⁵ Allo stesso modo, l'arsenale fatto costruire a La Spezia da Galeazzo Maria Sforza fra il 1471 e il 1473, secondo un'ottica che potremmo definire, con qualche cautela, "statuale", cadrà velocemente in disuso per mancanza di finanziamenti adeguati, cfr. Riccardo MUSSO: "La 'armata navale' di Galeazzo Maria Sforza e l'arsenale ducale della Spezia", in *Navalia. Archeologia e Storia*, Savona, Propeller club, 1996, pp. 87-104.

fatti, l'arsenale cadde velocemente in disuso, 'sì che la costruzione di galee da utilizzare in situazioni di conflitto sarebbe proseguita secondo il consueto schema privatistico: nel 1448, il comune dovette ricorrere ai privati perfino per l'acquisto di soli settantasei di remi; nel 1459, il Consiglio degli Anziani, dopo aver constatato che il comune possedeva soltanto tre galee, avrebbe stabilito d'armarne tra le sette e le dieci; nel 1494, in occasione della spedizione di Carlo VIII, sarebbero state approntate ben ventidue galee, per la maggior parte di proprietà di privati.³⁶ Volendo individuare, dunque, una caratterizzazione generale per l'armamento bellico navale genovese di lungo periodo, si può, senza dubbio, notare come l'elemento privato risulti, in fin dei conti, predominante. A differenza della seconda metà del Duecento, i secoli successivi si caratterizzano, infatti, per una maggiore ponderazione dei benefici ottenuti dalla pratica del nolo. È soltanto dalla fine del Trecento ch'è possibile avvertire una tensione crescente verso la costituzione d'una flotta pubblica permanente, che, per il momento, non pare essere giunta a maturazione.³⁷

V.

Tale aspetto è da riconnettere, senz'altro, al processo di formazione dello stato moderno, ancora lungi da venire, che, a Genova, acquista propri connotati vista la preponderanza del contesto familiare su quello collettivo. Non a caso, il controllo imposto dai privati sulla flotta poteva risultare, talvolta, problematico.³⁸ La soluzione adottata dal comune per far fronte a tale situazione pare essere stata duplice: da un lato, si fa forza sulla coscrizione e sull'armamento forzoso, garantito da privilegi imperiali fatti valere nei confronti dei *cives* quanto delle Riviere;³⁹ dall'altro, si agisce sulla legislazione, stringente quanto a parametri di costruzione e a dotazioni, così da poter contare su unità omogenee, facilmente armabili alla bisogna. Si tratta di elementi da tenere presente per stabilire il grado di disciplinamento potenzialmente raggiungibile dal comune genovese nei confronti dei propri cittadini. Quanto al primo problema, tuttavia, siamo informati solo in parte. Com'è noto, l'arruolamento avveniva essenzialmente in due maniere:

³⁶ Manlio CALEGARI: "Navi e barche a Genova tra il XV e il XVI secolo", in *Guerra e commercio...*, pp. 15, Appendice; Luciana GATTI: *L'arsenale e le galee. Pratiche di costruzione e linguaggio tecnico a Genova fra medioevo ed età moderna*, Genova, CNR, 1990 (Quaderni del Centro di studio sulla Storia della Tecnica del Consiglio Nazionale delle Ricerche, 16).

³⁷ Sul carattere di partenariato pubblico/privato della marina militare si vedano, da ultimo, Pierangelo CAMPODONICO: "Les génois. Une flotte militaire privée", in *The Sea in History...*, pp. 203-214; Giovanna PETTI BALBI: "Flottes publiques et flottes privées à Gênes au XVe siècle", in *Ibidem*, pp. 215-224.

³⁸ Si veda, a questo proposito, il quadro di sintesi contenuto in Antonio MUSARRA: "Political Alliance and Conflict", in Carrie E. BENEŠ (ed.), *A Companion to Medieval Genoa*, Leiden-Boston, Brill (in corso di stampa: 2018).

³⁹ La pratica della coscrizione era basata giuridicamente sull'applicazione del privilegio imperiale del 1162 che concedeva al comune genovese il diritto di chiamare alle armi le popolazioni rivierasche, da Monaco e Portovenere, in caso di guerra navale, cfr. Dino PUNCUH (ed.): *I Libri Iurium della Repubblica di Genova*, vol I/2, Roma-Genova, Ministero per i beni culturali e ambientali, Ufficio centrale per i beni archivistici-Regione Liguria, Assessorato alla cultura-Società Ligure di Storia Patria, 1996 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Fonti, XXIII; Fonti per la storia della Liguria, IV), n. 285.

ad solidos e *ad apodixias*. Nel primo caso, gli uomini dell'equipaggio erano posti al soldo del comune, che incamerava come corrispettivo gli eventuali proventi ricavati dalla campagna bellica. Nel secondo, in cambio del servizio prestato, l'equipaggio riceveva una quota della preda da spartire in parti eguali (eccetto qualche beneficio riservato agli ufficiali). Ciò che si nota è, da un lato, il progressivo accostamento del secondo sistema ai metodi tipici della guerra di corsa, su cui esso pare, quantomeno intrinsecamente, basarsi;⁴⁰ dall'altro, la progressiva specializzazione degli armati caricati a bordo delle galee armate *ad solidos*. Per buona parte del Duecento, la maggior parte di coloro che s'erano imbarcati nell'ambito dei grandi conflitti che contrapposero Genovesi, Pisani e Veneziani era costituita da cittadini in armi, non diversamente dagli eserciti comunali di terraferma. La formazione della flotta genovese che, nel 1284, avrebbe sconfitto i Pisani alla Meloria, ad esempio, rispecchiava addirittura topograficamente le *compagne* cittadine.⁴¹ Tale sistema garantiva, infatti, la massima coesione possibile, diversamente raggiungibile nel caso dell'adozione di equipaggi mercenari, 'sì che se ne trovano tracce per buona parte del Trecento: sia nell'armamento della flotta di Paganino Doria, nel 1351, basato ugualmente sulla fornitura d'uomini da parte delle *compagne* cittadine (così come dalle loro sotto-ripartizioni, le *conestagerie*), ciascuna delle quali avrebbe dovuto fornire a sorte un certo numero di vogatori,⁴² sia nel 1379, in occasione della guerra di Chioggia, quando, la città e le comunità delle Riviere furono chiamate nuovamente a fornire un terzo degli armati.⁴³ Si tratta, tuttavia, di situazioni peculiari, che videro lo sforzo corale della cittadinanza. La realtà quotidiana, costellata di altrettante necessità difensive, risulta profondamente diversa non potendo eludere il diffondersi della specializzazione così come la richiesta d'armati preparati e addestrati. Si tratta di caratteri precipui del XIV secolo, come mostra la cospicua legislazione marittimista conservatasi, incentrata come s'è detto, sulla necessità d'omologazione delle galee private a criteri costruttivi ma anche difensivi comuni. Il contesto – si badi – è quello della navigazione commerciale ordinaria; non del conflitto. Tuttavia, proprio tale elemento consente di cogliere la

⁴⁰ Sull'argomento cfr., in generale, Michel BALARD: "Course et piraterie à Gênes à la fin du Moyen Âge", en Gonçal LÓPEZ NADAL (ed.), *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals: El comerç alternatiu, Corsaris i contraban (ss. XV-XVIII)*, Palma de Majorque, Institut d'estudis baleàrics, 1990, pp. 29-40; Enrico BASSO: "Pirateria, politica, ceti dirigenti: alcuni esempi genovesi del Tardo Medioevo", en Nikolas JASPERT y Sebastian KOLDITZ (eds.), *Seeraub im Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Paderborn, Wilhelm Fink-Ferdinand Schöningh, 2013, pp. 209-250; Íd.: "Pirateria e guerra di corsa nel Mediterraneo: l'osservatorio genovese", en Lorenzo TANZINI y Sergio TOGNETTI (eds.), *Il governo dell'economia. Italia e Penisola Iberica nel basso Medioevo*, Roma, Viella, 2014, pp. 205-228.

⁴¹ A questo proposito rimando al mio Antonio MUSARRA: *Meloria, 1284. Il Mediterraneo in armi*, Roma-Bari, Laterza (in corso di stampa).

⁴² Michel BALARD: "A propos de la bataille..." p. 436, nota 24, in riferimento a AS GE, *Antico Comune, Galearum marinariorum rationes*, n. 628 («Hoc est exemplum [sic] duorum manualium in quorum uno scripti reperiuntur omnes homines conestagiarum quibus sortes obvenerunt et qui ceperunt quantitates peccuniarum»).

⁴³ L'anno successivo, il doge e l'*Officium guerre* ordineranno di reclutare ulteriormente la metà di coloro che non s'era imbarcata l'anno precedente, facendo salva la possibilità di farsi sostituire dietro il pagamento d'una somma di denaro, cfr. Michel BALARD, "Les equipages...", pp. 517-518.

rilevanza che la difesa del commercio marittimo aveva per la collettività genovese. Non a caso, Giovanni Forcheri – autore dello studio principale dedicato al *Liber Gazarie* – sottolinea con forza l'interesse del legislatore per la sicurezza della navigazione, evidente dalle norme relative all'obbligo per le galee cariche di merci pregiate – *subtiles* – di procedere in convoglio e di prestarsi assistenza reciproca in caso di bisogno.⁴⁴

Tale necessità d'omologazione pare potersi connettere, altresì, con le turbolenze della vita politica e istituzionale genovese: la sistemazione definitiva della normativa avviene, infatti, con l'avvento del dogato, nel 1339, in una situazione di forza per la parte emergente ma ancora instabile; le norme risalenti ai primi vent'anni del secolo sono elaborate, invece, nell'ambito di grandi contrapposizioni politiche, che si giocano soprattutto sul mare.⁴⁵ Si tratta, a ogni modo, d'una legislazione stringente; soprattutto nei confronti della presenza a bordo di armi, armature e armati (*socii* o *supersalientes*, in genere balestrieri).⁴⁶ Di tale normativa si ha traccia nella seconda parte del *Liber*, intitolata *De hiis que debent esse in qualibet galea de Romania et Syria* (cc. 21 v.-29 r.), costituita da un provvedimento del settembre del 1330, con aggiunte del 1334, 1335, 1341 e 1344;⁴⁷ nella quinta, dal titolo piuttosto fuorviante di *Ordo gallearum de Frandria* (cc. 33 r.-36 r.), risalente al 1340, incentrata, più che su tale rotta specifica, sulle norme di costruzione e sulle modalità d'impiego delle galee grosse, utilizzate per la navigazione nel Levante così come sulla rotta per Tunisi o quella atlantica;⁴⁸ nella settima, contenente norme risalenti al 1317, intitolata *Ordinamentum factum in galeis navigaturis ad Aquas Mortuas* (cc. 47 r.-49 v.), incentrata, appunto, sulla navigazione verso Aigues-Mortes;⁴⁹ infine, nella decima, e, cioè, nel cosiddetto *Tractatus marinariorum* (cc. 67 r.-69 v.), datato con precisione al 10 dicembre 1339 (con una modifica del 13 marzo 1341 e un'emenda del 6 settembre successivo), espressamente dedicato all'arruolamento e alla disciplina di bordo.⁵⁰

Giovanni Forcheri ha effettuato un'analisi accurata di tali disposizioni evidenziandone in particolar modo il principio geografico, teso a distinguere la navigazione nelle acque antistanti la Provenza, vicine al porto genovese, ritenute probabilmente più sicure, da quella verso altri

⁴⁴ Giovanni FORCHERI: *Navi e navigazione...*, pp. 67-115, in particolare pp. 85-94.

⁴⁵ Per il quadro generale cfr. Giovanna PETTI BALBI: *Simon Boccanegra e la Genova del '300*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1995 (L'identità di Clio. Collana di storia e scienze sociali, 9); Id.: "L'assedio di Genova degli anni 1317-1331: *maligna et durans discordia inter gibellinos et guelfos de lanua*", in *Reti Medievali Rivista*, VIII (2007), pp. 1-25.

⁴⁶ Un esempio di legislazione piuttosto simile è fornito dagli stati di Marsiglia, cfr. Régine PERNOUD: *Les statuts municipaux de Marseille*, Monaco-Paris, Archives du Palais-A. Picard, 1949, p. 154, e, da ultimo, José Valérie MURAT: "Les armes à bord des navires, à travers la documentation marseillaise (1300-1370)", *Revue internationale d'histoire militaire*, 81 (2001), http://www.institut-strategie.fr/RIHM_81_MURAT_.html (consultato per l'ultima volta il 30-09-2016).

⁴⁷ Vito VITALE: *Le Fonti...*, pp. 89-111, in particolare le rubriche § 1 – *Quod in qualibet galea itura Romaniam vel Syriam sint infrascripta arma et necessaria*, § 2 – *Quod quilibet mercator portet arma sufficiencia pro se et uno servitore*, e § 43 – *De capsia armorum*.

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 163-170, in particolare le rubriche § 9 – *De armamento galearum de Frandria*, e § 14 – *De armamento galearum principatus Scilie et Tunexi*.

⁴⁹ *Ibidem*, pp. 157-161.

⁵⁰ *Ibidem*, pp. 63-71.

porti (Tabella 4).⁵¹ Si tratta, in effetti, d'un aspetto peculiare, abbandonato, come si vedrà, al principio del XV secolo.

Tabella 4 – Dotazioni di armi e armati in galea secondo il *Liber Gazarie*

	Provenza	Napoli, Sicilia, Tunisi	Mediterraneo orientale e Mar Nero	Fiandre e Ing- hilterra
Equipaggio	160	176	176	176
Balestrieri	- ⁵²	12 ⁴¹	12 ⁵³	12 ⁴¹
Corazze	120	100	160	160
Collari	120	100	160	160
Pavesi	160	-	170	170
Cervelliere	130	12	170	170
Balestre	30	20	24	24
Crocchi	20	20	20	20
Quadrelle	4000	5000		
Verrettoni <i>soldati</i>	-	-	2000	2000
Verrettoni <i>non soldati</i>	6 dozzine	60	3000	3000
Marrapicchi	-	-	6	6
Farette	30	20	20	20
Lance		-	24	24
Lance lunghe	20	18		
Lance <i>clavarine</i>	36	24		
<i>Vervü</i>	-	-	8 dozzine	8 dozzine
Lance <i>guascate</i>	-	-	6 dozzine	6 dozzine

Il legislatore insiste, inoltre, sulla sicurezza della struttura di comando di bordo – composta generalmente dal comito, dallo scriba e da alcuni *naulerii*, sovente affiancati da un *sub-comito* e da un *subscriba* –, cui è richiesto di dotarsi di corazza, cervelliera, collare di maglia di ferro, spada, scudo pavese, daga o gladio e guanti di ferro, così come di quella degli eventuali mercanti presenti a bordo, che devono possedere *arma bona et sufficientia* (tra cui – e questo è

⁵¹ Giovanni FORCHERI: *Navi e navigazione...*, pp. 67-115.

⁵² Il numero non è specificato.

⁵³ Di cui 8 impiegabili per la voga. Nel 1344, tuttavia, tale numero sarà ridotto a dieci, con la specifica che nessuno di essi potrà essere impiegato come vogatore, cfr. *Ibidem*, p. 79, nota 1; *infra*.

l'unico dato esplicito – cinquanta verrettoni *soldati*) per difendersi in caso di bisogno.⁵⁴ Ciò che emerge, dunque, è il quadro di generale pericolosità della navigazione che doveva caratterizzare i tempi; confermato, peraltro – anche se a distanza di qualche decennio –, dalla legislazione relativa alle *naves*, il cui apparato di difesa è calcolato in base al tonnellaggio.⁵⁵ La questione è normata dagli *Statuti di Gazaria*, emanati nel 1403, volti – come s'è detto – a porre ordine nell'intera materia. La Tabella 5 riassume le prescrizioni relative a ciascuna categoria di natante in relazione all'equipaggio e alla presenza a bordo di armati, in particolare balestrieri:

Tabella 5 – L'equipaggio delle *naves* (1403)⁵⁶

<i>Navis seu cocha</i>	Equipaggio totale	<i>Balistarii</i>	<i>Marinari</i>	<i>Famuli</i>
12.000 mine (989 t.)	80	15 ⁵⁷	44	21
10.000-11.000 mine (824 t.-906 t.)	75	12	33	30
8.000-9.000 mine (659 t.-742 t.)	70	10	42	18
7.000-8.000 mine (577 t.-659 t.)	65	10	40	15
6.000-7.000 mine (495 t.-577 t.)	60	10	34	16
5.000-6.000 mine (412 t.-495 t.)	52	8	30	14
4.000-5.000 mine (330 t.-412 t.)	45	7	25	13
3.000-4.000 mine (247 t.-330 t.)	25	4	15	6

Come si vede, il dettaglio è, senza dubbio, inferiore rispetto a quella riguardante le galee. Le norme relative alle armi si limitano a prescrivere che ogni natante debba avere a bordo *coiratas, cervelerias, collaria, pavexia, toto quot est numerus dictorum marinariorum et famulorum*, oltre a *balista tot quot est dimidia dictorum balistariorum*. L'unica specifica riguarda il numero di casse di verrettoni (*illius bonitatis cuius sunt capsie veretonorum comunis*) e lance previsto per ogni tonnellaggio, in progressiva diminuzione da ventotto, per i legni più grandi, a cinque, per quelli più piccoli.⁵⁸ D'altra parte, tali norme muteranno in fretta, e profondamente, come mostrano le successive *Regulae et ordinamenta Officii Gazariae civitatis Ianue* del 1441, per cui una *navis* da 20.000 cantari – corrispondenti grossomodo a 950 tonnellate di disloca-

⁵⁴ Sulla differenza tra verrettoni *soldati* e *non soldati* cfr. la convincente ipotesi di Fabio ROMANONI: "Boni balistrarii de ripperia lanue. Balestrieri genovesi attraverso due cartulari del 1357", in *Archivio Storico Italiano*, CLXVIII (2010), pp. 479-480.

⁵⁵ Si tratta, con tutta probabilità, d'un portato del progressivo processo di gigantismo subito dalle *naves* genovesi, volto a razionalizzare costi e rendimenti. A questo proposito cfr. Pierangelo CAMPODONICO: *Navi e marinai genovesi nell'età di Cristoforo Colombo*, Genova, Edizioni Colombo, 1991, pp. 20-35.

⁵⁶ Una tabella simile trovasi in Michel BALARD: "Les equipages...", p. 515, da cui traggio le relative equivalenze.

⁵⁷ Il numero sale a trenta nel caso di viaggi nelle Fiandre.

⁵⁸ Vito VITALE: *Le Fonti...*, pp. 171-214, in particolare la rubrica § 74 – *Quod aliquis non extrahat de lanua navigium in quo non sint infrascripta furnimenta*.

mento – avrebbe dovuto avere a bordo, in tempo di pace, centoventi uomini, tra cui trentadue *famuli* in tempo di guerra, invece, a tale numero bisognava aggiungere venti *socii*, nella misura, cioè, d'un uomo ogni 1000 cantari.⁵⁹ Quanto alle dotazioni belliche, lo statuto prevedeva la presenza a bordo di

coratie cum maniciis cupis et collaris petios n. 22;
 pavexii cum aliis de gabbia petios n. 45;
 fade petios n. 26; fili pro balestris assolae n. 200;
 ronchoni duo pro incidere vela petios 6;
 palferri petios n. 26.

Sia gli ufficiali, sia i *socii* e i marinai, inoltre, *habere debeat arma pro persona sua, dolso et capite cum duobus balistris*. Quanto a queste ultime, si prescrive che debbano essere presenti ventotto *balistae a turno* e trentadue *balistae a zirella*, oltre a dodici casse di verrettoni *a turno* e sedici casse di verrettoni *a zirella*, e poi da otto a dieci dozzine di lance lunghe, trenta dozzine di dardi e otto bombarde, naturalmente con i rispettivi proiettili: *petrae pro bombardis n. 200* e tre barili di polveri (*pulveris pro bombardis*). Tale legislazione, dunque, mostra come il panorama del conflitto sia, ormai, mutato. La presenza di armi da fuoco a bordo di *naves* e galee – come s'è detto, già in uso nel corso della guerra di Chioggia – è ormai un fatto usuale. Il diritto vigente pare adattarsi a una situazione di fatto, innovativa rispetto alla prima metà del secolo, quando di armi da fuoco non si ha alcuna traccia (benché non sia possibile escludere un loro uso limitato e sperimentale).

VI.

La legislazione genovese, dunque, tende a operare uno stretto controllo sulle dimensioni del naviglio così come sulla rispettiva dotazione, sottoposta a controlli da parte degli uffici dedicati al momento della partenza: elementi capaci di garantire l'armamento d'una flotta in tempi brevi fatta salva la capacità del comune di chiamare alle armi cittadini, abitanti delle riviere e professionisti della guerra e di potersi permettere il prezzo del nolo. L'esigenza dell'omologazione, dovuta alla preponderanza dell'elemento privato, si mescola alla tensione per la sicurezza della navigazione, da connettere con quella che poteva apparire la *facies* pubblica del commercio marittimo: la capacità d'innalzare il tenore di vita d'un cospicuo numero di persone, a partire dalle famiglie di coloro che prestavano la propria opera a bordo di *naves* e galee (oltre che, naturalmente, dei mercanti stessi; va detto, tuttavia, che numerosi indizi inducono a ritenere che anche i marittimi cogliessero l'occasione del viaggio per compiere piccoli negozi). Ciò che colpisce, a ogni modo, è l'assenza di norme specificamente riguardanti l'armamento in

⁵⁹ *Ibidem*, pp. 222-224 (§ 9 – *Quod aliquis non extrahat de lanua navem, navigium seu aliquod vax navigabile in quo non sint infrascripta fulcimenta*).

situazioni di aperto conflitto, da commettere, con tutta probabilità, con l'adozione di principi consuetudinari e con la delega ai singoli *Officia* deputati. Non a caso, un raffronto tra il dettato statutario relativo alla navigazione commerciale e alcuni casi concreti per come emergono dalla documentazione superstite – in particolare, dai registri di bordo di alcune galee prese a nolo del comune per condurre missioni delicate, di natura bellica o diplomatica – mostra come le situazioni fossero, nei fatti, le più variabili.⁶⁰ Come s'è visto, il *Liber Gazarie* prevedeva che le galee sottili imbarcassero centosettantasei uomini tra vogatori e marinai, oltre a dodici balestrieri, di cui otto impiegabili per la voga (poi ridotti a dieci nel 1344 con la specifica che nessuno di essi avrebbe potuto essere impiegato come vogatore).⁶¹ L'analisi di sedici registri di bordo di galee private armate dal comune nelle situazioni più diverse, redatti tra il 1354 e il 1416, ha permesso di stabilire come, limitatamente ai vogatori, tali numeri fossero sostanzialmente rispettati con la specifica d'una variazione di non più d'una decina d'unità in più o in meno attribuibile ai fattori più disparati: dalla perdita di materiale documentario, alla concreta situazione di viaggio (ad esempio, alla fuga di alcuni soggetti e alla sostituzione con altri) (Tabella 6). Ciò che colpisce, tuttavia, è la differenza nel numero di *socii* presenti a bordo, capaci di sfiorare le sessantanove unità o, comunque, mantenendosi sulla quarantina anche nel caso di viaggi diplomatici, 'sì che una galea armata dal comune difficilmente aveva a bordo meno di duecento-duecentoventi persone tra uomini e ufficiali; ciò che segna, dunque, un'importante differenza rispetto alla galea utilizzata per il commercio, cui fa espresso riferimento la legislazione.⁶²

Tabella 6 – Marinai e *socii* dai registri delle galee (1354-1416)⁶³

Unità	Anno	Consistenza	<i>Marinari</i>	<i>Socii et balistarii</i>	Note
635	1354-1355	I-LV; bianche	175	/	Galea di Lodisio di Laigueglia 25 marittimi risultano <i>fugitivi</i>
636	1356-1358	I-XXXXVII, LXX	183	/	Galea di Dagnano Pezono 7 marittimi risultano <i>fugitivi</i>
637	1357	I-XXXXVIII	186	/	Galea <i>San Maurizio</i> di Ma-

⁶⁰ Per un'approssimazione al problema cfr. Laura BALLETO: "Norma e realtà nella marineria genovese nel basso medioevo", *Quaderni medievali*, 38 (1994), pp. 25-48.

⁶¹ Cfr. *supra*, nota 52.

⁶² La stessa cifra emerge dallo studio effettuato da Michel Balard su ulteriori quindici registri – redatti, tuttavia, in buona parte, in contesti di conflitto –, cfr. Michel BALARD: "A propos...", pp. 41-69. I registri vagliati dallo studioso sono i seguenti: AS GE, *Antico Comune, Galearum marinariorum rationes*, 628-634, 645-648, 653-655, 659, 720.

⁶³ Lo spoglio ha riguardato esplicitamente quei periodi e quei registri non compresi nello studio di Michel Balard. Come detto, tuttavia, siamo lungi dall'averne una chiara visione dell'intero fondo, stante la sua ampiezza.

					nuele <i>de Bracelis</i> armata <i>ad soldos</i>
640	1365	I-LXXXXV; inserti	167	/	Galea di Domenico Bibia 9 marittimi risultano <i>fugitivi</i>
643	1367	I-LXXXXV; inserti	184	42	La cifra relativa ai <i>socii</i> comprende anche gli ufficiali Si tratta dell'unico caso in cui si cita espressamente la presenza di <i>balistarii</i>
644	1367	I-L; bianche	/	22	Il patrono è Ivanese <i>de Mari</i>
649	1375	I-LXXII	173	/	Il patrono è Giovanni Dentuto
652	1389	I-CXX	161	/	Galea di Galeazzo de Pinu <i>ad custodiam comunis</i>
657	1395	I-LXXII	164	42	Galea patronizzata da Giovanni Ferando
661	1401	I-CXVIII	/	33	Galea patronizzata da Pietro <i>de Franchis</i>
665	1407	I-CVIII	184	/	Galea patronizzata da Pietro Doria
668	1408	II-XXI, LXXXXVII- CXVIII; inserti nelle pliche	160	/	Galea di Battista Montaldo
671	1409- 1410	I-LXXXXVI; mutilo	118	/	Galea patronizzata da Giovanni Grimaldi.
677	1411	I-LXXXXVI; inserti nelle pliche	/	69	Galea di Giovanni <i>de Blaxia</i>
678	1413	I-LXXXXVI	173	44	Galea patronizzata da Francesco <i>de Ast</i>
741	1416	I-XXIII	/	68	Mastro di entrate e uscite relativo alla conduzione in mare di due unità per la durata di tre mesi
			2028	320	

I dati raccolti, dunque, confermano quanto supposto circa lo stato di pericolosità della navigazione, cui si faceva fronte imbarcando ingenti contingenti di armati di professione. A scapito d'una crescente multi-etnicità degli equipaggi, evidente dallo spoglio della documentazione, ciò

che si nota è l'assegnazione quasi esclusiva a genovesi dei ruoli armati. La maggior parte dei *socii* è, infatti, di origine genovese, segno della volontà del comune di mantenere il controllo della forza e delle dotazioni belliche.⁶⁴

VII.

La legislazione costituisce, dunque, la risposta posta in essere dall'istituzione nei confronti del problema relativo al mancato possesso della flotta e, dunque, alla preponderanza dell'elemento privato. Tale carattere – cui si deroga, ma solo in parte, in occasione di determinati sforzi bellici, importanti ma globalmente piuttosto rari – ha senza dubbio, dei risvolti sulle modalità di gestione del conflitto, così come sulla possibilità di concepire una strategia volta a controllare le vie di comunicazione marittime più rilevanti e a impedire alle potenze nemiche il libero accesso al mare e alle rotte commerciali. Il ruolo dei privati, infatti, non è facilmente eliminabile. Sia le fonti cronachistiche, sia quelle documentarie non esitano collegare ogni singola azione bellica a questo o a quel personaggio. Per tentare di comprendere quale concezione del potere marittimo fosse prevalente è necessario ricentrare l'attenzione sul protagonismo di singole figure, evidente sin dal principio del XII secolo e poi, soprattutto, nel Duecento, quando alcuni genovesi vanno ricoprendo ruoli importanti nel contesto internazionale – ad esempio, come ammiragli del regno di Sicilia.⁶⁵ Tale protagonismo, evidente in massima parte nell'attività *more pyratice* condotta da molti personaggi prima d'assumere ruoli di carattere pubblico⁶⁶, è già evidente nel Duecento – si pensi, ad esempio, alla conduzione della prima e della seconda guerra veneto-genovese, che conobbero l'operato di esperti uomini di mare come Paschetto Mallone, Rosso della Turca, Simone Grillo, Lanfranco Borbonino, Benedetto Zaccaria, Oberto e Lamba Doria, facilmente rintracciabili scorrendo le pagine dell'annalistica locale ma altrettanto dei cartolari notarili del tempo –, giungendo a maturazione nel secolo successivo quando la documentazione comunale non esiterà nell'indicare ogni flotta col nome del suo *capitaneus* (Simone Vignoso, Paganino Doria, Domenico Cattaneo sono alcuni dei nomi più noti) o del suo patrono (Tabella 6), secondo una pratica risalente al secolo precedente (nel materiale notarile duecentesco sono frequenti espressioni quali «in presenti armamento galearum comunis Janue, de quibus est armiragus dominus Lanfrancus Bulboninus»⁶⁷) e ancora in auge nel Quattrocento, quando le più importanti azioni belliche saranno associate a nomi quali quelli del maresciallo Boucicaut o di Biagio Assereto ma anche al dinamismo di alcuni membri dell'aristocrazia locale, non disdegni d'intraprendere una brillante carriera piratesca (e penso soprattutto a figure come Tom-

⁶⁴ A questo proposito cfr. Michel BALARD, "Les équipages...", pp. 520-524.

⁶⁵ Su tali figure, ma in una prospettiva di lungo periodo, si veda Léon-Robert MÉNAGER: *Amiratus-ʿAmpāç. L'Émirat et les origines de l'Amirauté (XIIe -XIIIe, siècles)*, Paris, SEVPEN, 1960.

⁶⁶ A questo proposito cfr. Enrico BASSO: "Pirateria, politica, ceti dirigenti..."

⁶⁷ Alcune occorrenze si trovano in Georg CARO: *Genova e la supremazia...*, vol. 1, pp. 180-186.

maso Grimaldo, Battista Aicardo di Porto Maurizio, detto “Scarincio”, o Giuliano Gattiluso).⁶⁸

Tale moto di personalizzazione del dettato documentario, che lascia indubbiamente spazio alle capacità del singolo e al suo dialogo con le istituzioni, risulta da ulteriori fattori. Si pensi, ad esempio, alla comparsa, alla fine del Duecento, di una pianificazione navale-militare strutturata, frutto d’un pensiero strategico piuttosto elaborato, capace di quantificare i costi della singola impresa in rapporto alla costruzione delle unità navali, all’arruolamento di uomini e alla necessità di pagare loro il soldo e di caricare a bordo il necessario vettovagliamento. Da questo punto di vista, l’esempio più calzante è costituito probabilmente dal memoriale consegnato dal genovese Benedetto Zaccaria a Filippo il Bello, finalizzato alla conduzione d’una serie di *raids* sulle coste inglesi.⁶⁹ Ma si pensi anche ai molti trattati dedicati al recupero della Terrasanta redatti nel corso della prima metà del Trecento, densi di dettagli strategici, corredati di note relative alle spese, finalizzati ad apportare un massiccio attacco dal mare contro l’Egitto mamelucco.⁷⁰ Si tratta di elementi che ritroveremo ulteriormente nella seconda metà del secolo, che vedrà, anzi, accentuarsi tale dinamismo e dare forma a percorsi del tutto peculiari quali l’adozione di forme societarie, in dialogo col potere pubblico ma giuridicamente e concettualmente autonome, finalizzate espressamente alla guerra navale e alla conquista. È quanto accade, ad esempio, nel 1346, quando un gruppo di ventinove patroni a credito con il comune, guidati da Simone Vignoso, ottiene come corrispettivo il permesso di recarsi nel Levante a tutela degli’interessi genovesi nell’area, finendo, in breve tempo, col conquistare Chio; evento che da cui scaturirà l’omonima *maona*: l’associazione, cioè, dei creditori del comune, cui è richiesto il risarcimento per le spese sostenute nel Levante.⁷¹ Tale sistema – replicato successivamente a

⁶⁸ Tra i contributi capaci d’esaltare tale personalizzazione si veda, senza tema d’essere esaustivo, José Enrique RUIZ DOMENEC: *Boucicaut*, gobernador de Génova. Biografía de un caballero errante, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1989 (Civico Istituto Colombiano, Studi e testi, 12); Giovanna PETTI BALBI: “Uomini d’arme e di cultura nel Quattrocento genovese: Biagio Assereto”, in *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, n. s., II (1962), pp. 97-206. Sul fenomeno dei nobili-pirati cfr., invece, Enrico BASSO: “Pirateria, politica, ceti dirigenti...”, pp. 236-248.

⁶⁹ Si veda, a questo proposito, Antonio MUSARRA: “Un progetto italiano di razzia del suolo inglese redatto per Filippo IV il Bello (1294 ca.)”, in *Francigena. Rivista sul franco-italiano e sulle scritture francesi nel Medioevo d’Italia*, 2 (2016), pp. 249-273.

⁷⁰ Per un quadro approfondito cfr. Antony LEOPOLD: *How to Recover the Holy Land. The Crusade Proposals of the Late Thirteenth and Early Fourteenth Centuries*, Aldershot, Ashgate, 2000.

⁷¹ L’ammontare delle spese fu calcolato in 250.000 lire genovesi; tuttavia, i crediti furono ripartiti per un massimo di 203.000 lire genovesi, ottenendo come corrispettivo della parte restante la possibilità di sfruttare i redditi provenienti dall’isola e delle due Focee. La vicenda, piuttosto nota, è ricostruibile attraverso diversi documenti, cfr. Antonella ROVERE (ed.), *Documenti della Maona di Chio (secc. XIV-XVI)*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. s., XIX/2 (1979). Una prospettiva interessante è offerta in Enrico BASSO: “La Maona di Chio, Genova e l’Impero Ottomano: relazioni commerciali e intrecci diplomatici fra Tardo Medioevo e prima Età moderna”, in Simonetta CAVACIOCCHI: *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico, secc. XIII-XVIII*. Atti della XXXVIII Settimana di studi (1-5 maggio 2006), Firenze, Le Monnier, 2007 (Fondazione Istituto internazionale di storia economica «F. Datini», Prato. Atti delle «Settimane di studi» e altri convegni, 38), pp. 315-324.

Cipro e in Corsica⁷² – rientra pienamente nel quadro dell’iniziativa privata societaria, centrata sul possesso della flotta e, dunque, sulla possibilità d’offrire servizi al proprio stesso comune. Torna prepotentemente il tema dello “stato” genovese come consociazione mercantile richiamato più volte da Geo Pistarino: una conformazione politica affatto disposta a investire nella formazione d’una forza navale in pianta stabile, del tutto improduttiva, ma relativamente pronta a sottomettersi al volere generale in caso di bisogno – quando, cioè, si vede minacciata nella prosecuzione dei propri traffici – almeno quanto ad approfittare della debolezza delle istituzioni per ricercare il proprio tornaconto.⁷³ La commistione tra pubblico e privato – un «binomio indissolubile», secondo la felice definizione di Giovanna Petti Balbi, che la riferisce prevalentemente alla flotta commerciale⁷⁴ – è, dunque, evidente anche in ambito bellico. Tale quadro, anzi – in cui si mescolano poteri personali, velleità familiari, alleanze fazionarie, solidarietà orizzontali e verticali, tentativi di controllo da parte dei singoli e delle istituzioni –, si colloca in continuità con quanto individuato per i secoli immediatamente precedenti da Giuseppe Petralia, che ha parlato, non a caso, d’un’«età degli ammiragli»⁷⁵. Fatte salve le dovute differenze – costituite, come s’è visto, da un crescente tentativo di normare e regolarizzare situazioni di fatto – sia il XIV, sia il XV secolo si caratterizzano per un’ulteriore personalizzazione della pratica bellica, dovuta a molti fattori; non ultimo, la necessaria competenza tecnica per agire sul mare. Benché poteri regi e signorili tendano a prendere il sopravvento, la strategia navale continua a essere affidata a personaggi di spicco.

Ora, non è questa la sede per proporre un’analisi comparativa con altre marinerie coeve – aspetto, tuttavia, di cui si avverte fortemente l’esigenza (e su cui bisognerà tornare) –; ciò che interessa sapere, invece, è se tale modello eminentemente privatistico possa contribuire alla definizione d’un possibile inquadramento per la conduzione della guerra navale nel Mediterraneo tardo-medievale. Altrove, ho paragonato le lotte intraprese tra Genova e le sue dirette concorrenti – Venezia, Pisa e la Corona d’Aragona – a una sorta di *Great Game* mediterraneo, fatto di equilibri frantumati e capovolti a seconda della convenienza. Il paradigma – ch’evoca, com’è noto, un’espressione dell’ufficiale e viaggiatore inglese Arthur Conolly utilizzata per definire lo strisciante conflitto, spesso condotto con azioni spionistiche e alleanze strategiche, tra Gran Bretagna e Russia per il controllo delle impervie regioni dell’Asia Centrale⁷⁶ –, ha, senza dubbio, il

⁷² Giovanna PETTI BALBI: “La *maona* di Cipro del 1373”, in *Rassegna storica della Liguria* (1974), pp. 269-285; Íd.: “*I maonesi e la maona di Corsica (1378-1407): un esempio di aggregazione economica e sociale*”, in *Mélanges de l’Ecole Française de Rome*, XCI, II (1981), pp. 147-170.

⁷³ Si veda, ad esempio, Geo PISTARINO: “Genova e il Vicino Oriente nell’epoca del Regno latino di Gerusalemme”, in Gabriella AIRALDI y Benjamin Z. KEDAR (eds.), *I Comuni italiani nel Regno crociato di Gerusalemme*, Atti del colloquio “The Italian Communes in the Crusading kingdom of Jerusalem (Jerusalem 24-28 May 1984)”, Genova, Università di Genova, 1986 (Collana storica di fonti e studi, 48), p. 59.

⁷⁴ Giovanna PETTI BALBI: “Un binomio indissolubile...”.

⁷⁵ Il riferimento è a Giuseppe PETRALIA: “Un’età degli ‘ammiragli’? Note intorno al potere sul Mediterraneo centrale nel XII e XIII secolo”, in Franco CARDINI y Maria Luisa CECCARELLI LEMUT (eds.), *Quel mar che la terra inghirlanda. In ricordo di Marco Tangheroni*, 2 vols., Roma-Pisa, CNR-Pacini Editore, 2007, vol. 2, pp. 545-553.

⁷⁶ Ho utilizzato tale paradigma in Antonio MUSARRA: *In partibus Ultramaris...*, pp. 433-488.

pregio di focalizzare l'attenzione 1) sull'interesse di tali marinerie per alcune aree caratterizzate dallo scambio di merci, evidentemente ritenute strategiche per il buon andamento dei traffici commerciali, per garantire l'approvvigionamento annuario oppure per ottenere entrate daziarie; 2) sull'estemporaneità di numerose azioni belliche, le quali, pur finalizzate a un obiettivo condiviso, lasciano ampia libertà d'azione ai singoli; 3) sulla capacità di rispondere a particolari situazioni di crisi – ad esempio, un'aggressione – convogliando la più ampia forza disponibile in settori limitati, secondo moduli consoni, più che al classico concetto di *sea power*, all'odierno concetto di *force projection*, utilizzato nell'ambito degli attuali conflitti asimmetrici, che – a mio avviso – può trovare parziale applicazione per l'epoca di nostro interesse (la pratica del blocco navale temporaneo, limitato ad aree specifiche, rientra perfettamente in questo quadro). Senza dubbio, potenze come quella genovese possedevano una discreta capacità di dirigere le proprie forze militari oltre il proprio territorio, anche se limitatamente a settori specifici e ben individuati; e ciò, grazie alla capacità di ammiragli particolarmente abili cui era affidata la gestione fattiva della strategia, a partire dalla responsabilità stessa della flotta e del suo armamento.⁷⁷ In effetti, bisogna guardarsi dal considerare l'attività espansiva del comune genovese quale il frutto, più o meno calcolato, di politiche pianificate a tavolino.⁷⁸ La scelta d'impegnarsi militarmente in un dato contesto poteva essere dettata dai motivi più diversi: dalle ambizioni di singole famiglie o di personalità tese a emanciparsi dal controllo – già, in sé, piuttosto labile – delle autorità comunali alla necessità di schierarsi nell'ambito delle grandi questioni che agitavano il contesto internazionale.⁷⁹ Ciò che mi pare si possa affermare, invece, è il carattere eminentemente fluido della politica bellica del comune genovese – soggetto, peraltro, a una forte instabilità interna e a numerosi cambi di governo –, inquadrabile, in definitiva, in un modello meno stringente di quanto suggerito dall'approccio mahaniano. Un modello capace di valorizzare la relativa libertà concessa ai privati d'intraprendere iniziative di conquista, portando all'estremo il concetto stesso di guerra di corsa quale attività proto-colonizzatrice avallata dal governo comunale. In questo senso, l'idea del dispiegarsi d'un *Great Game* mediterraneo secondo moduli che l'odierna strategia inquadrerebbe nell'ambito della *force projection*, incentrato su alcune aree individuate essenzialmente per le proprie risorse o per il fatto di costituire necessari punti di passaggio per la regolarità dei traffici, generalmente dotate di scarso (e, pertanto, di fortemente reclamato) controllo politico da parte delle autorità locali – si pensi, ad esempio all'area siro-

⁷⁷ Si tratta d'un aspetto già messo in luce per la flotta catalan-aragonese, anche se limitatamente alla figura di Ruggero da Lauria, cfr. Lawrence V. MOTT: *Sea Power in Medieval Mediterranean. The Catalan-Aragonese Fleet in the War of the Sicilian Vespers*, Gainesville et al., University Press of Florida, 2003.

⁷⁸ Sulla scia, ad esempio, di Georges JEHÉL: *Les Génois en Méditerranée occidentale (fin XIème-début XIVème siècle). Ebauche d'une stratégie pour un empire*, Amiens, Centre d'histoire des Sociétés - Université de Picardie, 1993.

⁷⁹ Si pensi, ad esempio al noto mercante e ammiraglio genovese Benedetto Zaccaria, responsabile, alla fine del Duecento, d'una propria politica d'intervento nel Levante ruscata dal governo comunale. Sull'episodio mi permetto di rimandare a Antonio MUSARRA: "Benedetto Zaccaria e la caduta di Tripoli (1289): la difesa d'Outremer tra ragioni ideali e opportunismo", *Id.: Gli Italiani e la Terrasanta*. Atti del Seminario di Studio (Firenze, Istituto Italiano di Scienze Umane, 22 febbraio 2013), Firenze, SISMEL-Edizioni del Galluzzo, 2014 [ma 2015], pp. 219-237.

palestinese, contesa tra gli stati crociati, l'avanzata mongola e quella mamelucca; oppure a quella sarda, al centro d'un convulso gioco di potere tra Pisani, Genovesi e Aragonesi; ma anche alle isole greche, contese con i Veneziani –, mi pare possa costituire un paradigma utile – da approfondire ulteriormente – per inquadrare l'attività navalista del comune genovese nel periodo in questione. Come si vede, la locuzione ha ben poco a che vedere con il suo contesto originario; essa contiene, tuttavia, il senso d'un gioco partecipato da soggetti differenti, usi a utilizzare ogni mezzo disponibile pur d'assicurarsi quella parvenza di supremazia garantita dal possesso d'insediamenti e basi commerciali situate lungo le principali rotte di commercio.