

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

LIII

(CXXVII) FASC. I



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

I consumi di bordo nei secoli XIV-XV.

Note dai registri Galearum genovesi

Enrico Basso

Il tema della vita di bordo e dell'alimentazione degli equipaggi e dei passeggeri delle navi e delle galee che nel corso del Basso Medioevo attraversavano il Mediterraneo è stato già più volte trattato a partire dagli anni settanta del secolo scorso¹, soprattutto per ciò che riguarda le principali potenze marittime italiane (per le quali disponiamo di un'abbondante documentazione in proposito), in particolare negli studi di Frederic C. Lane², Jean-Claude Hocquet³, Ugo Tucci⁴, Marco Tangheroni⁵, Geo Pistarino⁶ e Michel Balard⁷.

¹ Cfr. CH.-E. DUFOURCQ, *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen Age*, Paris 1975; M. MOLLAT, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, IX^e-XVI^e siècles*, Paris 1983.

² F.C. LANE, *Salari e regime alimentare dei marinai all'inizio del Trecento*, in ID., *Le navi di Venezia*, Torino 1983, pp. 170-175; ID., *Salari e reclutamento dei galeotti veneziani, 1470-1580*, *Ibidem*, pp. 176-200.

³ J.-C. HOCQUET, *Gens de mer à Venise: diversité de statuts, conditions de vie et de travail sur les navires*, in *Le genti del mare Mediterraneo*, a cura di R. RAGOSTA, Napoli 1981, I, pp. 101-168.

⁴ U. TUCCI, *L'alimentazione a bordo delle navi veneziane*, in « Studi Veneziani », n.s., I (1987), pp. 103-145; ID., *L'alimentazione a bordo*, in *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, XII, Roma 1991, pp. 599-618.

⁵ M. TANGHERONI, *La vita a bordo delle navi*, in *Artigiani e salariati. Il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Atti del X Convegno Internazionale (Pistoia, 9-13 ottobre 1981), Pistoia 1982 (Centro Italiano di Studi di Storia e d'Arte, Atti, 10), pp. 155-187.

⁶ G. PISTARINO, *Gente del mare nel Commonwealth genovese*, in *Le genti del mare Mediterraneo cit.*, I, pp. 203-290.

⁷ M. BALARD, *Navigations génoises en Orient d'après des livres de bord du XIV^e siècle*, in « Comptes-rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres », nov.-dec. 1988, pp. 788-791; 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, 1-4 giugno 1992 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXII/II, 1992), pp. 241-254.

Questi studi hanno non solo indagato nei suoi dettagli il tema delle condizioni di vita di equipaggi e passeggeri durante le navigazioni medievali, ma hanno anche contribuito in modo efficace a sfatare il mito, in larga parte costruito sulla base delle descrizioni presenti nelle relazioni di viaggio dei pellegrini medievali (non dimentichiamolo, quasi tutti ‘neofiti’ della vita di mare)⁸, che presentava tali navigazioni sotto colori quantomai truculenti, come esperienze di sofferenza e privazione, dimostrando invece come la realtà ricostruibile sulla base delle norme legislative e delle concrete registrazioni contabili conservate negli archivi si presenti assai più sfaccettata e non necessariamente così negativa.

Volendo riprendere in questa sede l’argomento, con specifico riferimento alla marineria genovese del Tardo Medioevo, il confronto con gli importanti studi già esistenti è stato dunque un primo passo ineludibile e un importante punto di partenza per poter integrare e confrontare i dati in essi contenuti con quelli desumibili da un’analisi, sia pure effettuata ‘a campione’, di alcuni dei registri della serie *Galearum* del fondo *Antico Comune* conservati presso l’Archivio di Stato di Genova⁹.

Tali registri, di natura essenzialmente contabile, ci offrono infatti una grande quantità di informazioni di estrema utilità per la ricostruzione non solo della vita di bordo, ma anche del funzionamento e dell’approvvigionamento dei cantieri e sulle retribuzioni dei tecnici della marineria, fra la metà del XIV secolo e la fine del XV e proprio per queste loro caratteristiche sono stati già in passato ampiamente analizzati, ad esempio nei già ricordati studi di Michel Balard, che proprio da essi ha tratto la maggior parte dei dati contenuti nei suoi saggi dedicati a questo argomento¹⁰, ma la maggior parte di essi sono ancora inediti e utilizzati in modo solo parziale.

⁸ Si vedano in proposito le testimonianze raccolte e analizzate in G. PETTI BALBI, *Mare e pellegrini verso la Terra Santa: il reale e l’immaginario*, in *L’uomo e il mare* cit., pp. 97-122; F. CARDINI, *In Terrasanta. Pellegrini italiani tra Medioevo e prima età moderna*, Bologna 2005.

⁹ Su questo fondo, cfr. V. POLONIO, *L’amministrazione della Res Publica genovese fra Tre e Quattrocento: l’archivio “Antico Comune”*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XVII/I (1977); E. ARIOTI, “Quando deposta la Corona di Sovrana”: tradizione documentaria e identità municipale alle origini dell’Archivio storico comunale di Genova, in *Spazi per la memoria storica. La storia di Genova attraverso le vicende delle sedi e dei documenti dell’Archivio di Stato*, Atti del convegno internazionale, Genova, 7-10 giugno 2004, a cura di A. ASSINI e P. CAROLI, Roma 2009 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, Saggi 93), pp. 389-407.

¹⁰ Oltre ai saggi precedentemente indicati, cfr. M. BALARD, *A propos de la bataille du Bo-*

In particolare, l'attenzione si è concentrata su alcuni registri contenenti la contabilità della gestione in mare di alcune galee 'sottili', che si è deciso di selezionare, oltre che per la tipologia uniforme delle unità interessate (escludendo, ad esempio, quelli riguardanti le *naves*, pure presenti nel fondo), in base alle zone operative nelle quali queste si mossero e scegliendo documentazione relativa a tre periodi significativi della storia della marineria genovese e di Genova in generale che consentivano quindi di osservare lo svolgimento di crociere in condizioni 'operative' e di verificare le condizioni di vita degli equipaggi durante lo svolgimento di un servizio attivo a differenti distanze dalle proprie basi e in diverse circostanze storiche.

Si sono scelte quindi unità che si mossero principalmente negli spazi tirrenici, avendo a bordo circa 170-180 uomini, in modo da poter effettuare un raffronto con i dati rilevati per le galee impegnate nei lunghi tragitti verso il Levante ed anche per poter confrontare la situazione degli equipaggi di questi legni utilizzati soprattutto in servizio 'di guardia' per contrastare la minaccia costantemente presente dei pirati e dei corsari, soprattutto catalani¹¹, e quindi privi di 'passeggeri', con quella di coloro che erano imbarcati su unità impiegate per viaggi commerciali, o per il trasporto di ambasciatori, pellegrini e mercanti, per verificare se anche in questi casi sia possibile rilevare quel drastico peggioramento delle condizioni di vita degli equipaggi, rispetto alla situazione ricostruibile per i secoli XII-XIII, che costituisce la principale acquisizione degli studi condotti da Lane e da Balard i quali, sulla base dei dati da loro raccolti ed esaminati, giungono a concludere che, a fronte di un generale miglioramento delle condizioni di vita a bordo degli ufficiali e dei passeggeri paganti, o di più elevato rango sociale, quelle dei semplici marinai e pellegrini tesero a peggiorare in modo sensibile nel corso degli ultimi secoli del Medioevo anche dal punto di vista del regime alimentare, nonostante la presenza di quelle precise norme di legge alle quali si è precedentemente fatto riferimento¹².

sphore - L'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351-1352), in « Travaux et Mémoires du Centre de Recherches d'Histoire et Civilisation byzantines », IV (1970), pp. 431-469.

¹¹ P.F. SIMBULA, *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, Cagliari 1993 (Collana di Studi italo-iberici, 19); E. BASSO, *Genova e la corsa mediterranea nel secolo XV*, in *II Congreso Internacional de Estudios Historicos "El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios"*, Santa Pola 2002, pp. 301-308; ID., *Genova e la Corsica nel secolo XV: basi corsare e strategia mediterranea*, in « Ligures », 3 (2005), pp. 17-28.

¹² F.C. LANE, *I marinai veneziani e la rivoluzione nautica del Medioevo*, in *Le navi di Venezia* cit., pp. 150-169; M. BALARD, *Biscotto, vino e... topi* cit., pp. 244-246, 254.

Iniziamo dando conto di una delusione proprio su questo punto specifico: un registro¹³, consultato nella speranza che potesse offrire validi elementi per valutare il livello di differenziazione del regime alimentare fra l'equipaggio e i passeggeri anche nel caso di galee armate in 'servizio di Stato', che si supponeva avrebbe potuto essere notevole in conseguenza del livello sociale eccezionale dei passeggeri della galea interessata e che pertanto avrebbe potuto costituire un interessante termine di paragone rispetto alle altre situazioni analizzate, si è rivelato purtroppo privo di dati significativi da questo specifico punto di vista.

Infatti, il registro contabile redatto da Giovanni *de Pinu* per la galea di Giacomo Lercari *quondam Ihofredi*, inviata insieme ad altre dieci unità a Corneto nel 1370 per prendere a bordo il pontefice Urbano V e ricondurlo ad Avignone dopo il fallimento del tentativo intrapreso dal papa per riportare la Sede pontificia a Roma¹⁴, consente purtroppo di ricostruire i tempi e le tappe del breve viaggio, a partire dalla partenza delle galee il 31 agosto per Corneto, dove avrebbero imbarcato il pontefice il 5 settembre, fino alla sua conclusione avvenuta, dopo una tappa effettuata a Genova il giorno 13, il 24 dello stesso mese con il rientro nel porto di partenza della flotta che aveva sbarcato l'illustre passeggero e il suo seguito a Marsiglia una settimana prima, ma non ci offre alcun dato sul vitto, che si può presumere estremamente vario e raffinato, che dovette essere predisposto per ristorare durante la permanenza in mare il pontefice e i suoi cortigiani, un gruppo di passeggeri sicuramente portatore di esigenze tali da giustificare la necessità di effettuare una tappa per rifornimenti più abbondanti proprio a Genova anziché dirigersi *recto itinere* verso Marsiglia con eventuali tappe sulle coste della Corsica, dove sicuramente non sarebbe stato possibile trovare, ad eccezione del vino di Capo Corso¹⁵, derrate di una qualità tale da soddisfare palati abituati al *ménage* della più raffinata tra le corti del tempo.

¹³ Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASGe), *Antico Comune*, 646.

¹⁴ Cfr. M. HAYEZ, *Urbano V*, voce in *Enciclopedia dei Papi*, II, Roma 2000, pp. 542-550, in particolare pp. 549-550.

¹⁵ I vini del Capo Corso godevano di notevole apprezzamento sul mercato romano ed anche all'interno della stessa Corte pontificia, come confermano le osservazioni redatte in età moderna da Sante Lancerio, 'bottigliere' di papa Paolo III Farnese; cfr. SANTE LANCERIO, *Della qualità dei vini*, in *L'arte della cucina in Italia*, a cura di E. FACCIOLO, Torino 1992², pp. 327-355, in particolare p. 336.

Assai più soddisfacente invece è risultata fortunatamente la consultazione di altri registri della stessa serie, che come si è detto hanno consentito di raccogliere interessanti informazioni relative alla vita a bordo di alcune galee impegnate sulle rotte tirreniche fra XIV e XV secolo e di procedere ad alcuni confronti.

Un primo dato assai interessante, rispetto alla realtà che emerge dai registri indagati da Michel Balard, è che nella contabilità di queste galee, pur essendo presenti in maniera costante alcuni elementi, come il biscotto, la carne salata e il formaggio che, secondo quanto ci viene descritto tanto dalle disposizioni del « Consolato del Mar »¹⁶, quanto dalla precisa contabilità di Marino Sanudo Torsello¹⁷, dovevano costituire la base dell'alimentazione durante le lunghe tratte in mare, al contrario di quanto sembra essere stata la regola per le unità addette al trasporto di mercanti, pellegrini o ambasciatori, non appare, se non occasionalmente, una netta distinzione nella destinazione delle provviste fresche acquistate nei porti ogniqualvolta la galea toccava terra; pertanto, in mancanza di indicazioni differenti, dobbiamo presumere che si trattasse di derrate destinate al consumo comune di tutto l'equipaggio.

Osservazioni di questo genere possono essere effettuate, ad esempio, sull'importantissimo registro¹⁸ che raccoglie la contabilità relativa alla gestione in mare della galea di proprietà di Antonio, Nicolino e Pietro Picono, e comandata da quest'ultimo, nell'arco degli anni 1378-1380 e ci permette

¹⁶ Cfr. R. ZENO, *Storia del Diritto marittimo nel Mediterraneo*, Milano 1946, in particolare, per quel che riguarda le distribuzioni di carne all'equipaggio, pp. 179-180.

¹⁷ Il Sanudo, nel suo progetto di spedizione crociata contro l'Egitto redatto nel 1320, descrive accuratamente anche il regime alimentare degli equipaggi, specificando le quantità di provviste che avrebbero dovuto essere imbarcate e i tempi e i modi della loro somministrazione ai marinai, nella maggior parte sotto forma di zuppe, durante il corso del viaggio. Tali indicazioni, che trovano pieno riscontro nella legislazione veneziana in materia, hanno consentito di calcolare l'apporto calorico sul quale ogni marinaio avrebbe potuto, almeno in teoria, fare conto quotidianamente: 715 grammi di biscotto, ½ litro di vino, 40 grammi di formaggio, 52 di carne salata, 98 di fave, per un totale di 3.915 calorie giornaliera, di cui il 71,3% è fornito dai carboidrati, il 14,3% dai grassi e solo il 14,4% dalle proteine. I dati, reperibili in M. SANUDO TORSSELLO, *Liber secretorum fidelium Crucis Terrae Sanctae recuperatione et conservatione*, in J. BONGARS, *Gesta Dei per Francos*, Hannover, Apud heredes Iohannis Aubrii, 1611, II, pp. 60-64, sono stati analizzati da F.C. LANE, *Salari e regime alimentare* cit., pp. 173-175.

¹⁸ ASGe, *Antico Comune*, 718. Il consuntivo dei conti è riportato in partita doppia nel successivo registro 719.

pertanto di seguire la vita a bordo di questa unità lungo un consistente periodo di tempo durante i cruciali anni della guerra di Chioggia¹⁹.

A questa guerra la galea dei Picono prese parte attiva, partecipando dapprima alla sfortunata battaglia di Capo d'Anzio, che vide i genovesi soccombere alla squadra veneziana comandata da Vettor Pisani²⁰, e quindi, in qualità di legno corsaro²¹, alla campagna condotta in Adriatico fin quasi all'epilogo delle ostilità²².

Il registro in oggetto, relativo alla gestione di una sola unità durante un lungo periodo di operazioni belliche, consente quindi osservazioni puntuali che altre unità archivistiche come quelle, pur eccezionali, che riportano la contabilità complessiva dell'intera flotta guidata da Paganino Doria nella campagna culminata nella battaglia del Bosforo del 1352²³ non permettono di effettuare.

Per quanto possiamo ricostruire dalle annotazioni del registro, dopo un periodo di stazionamento dapprima a Savona e quindi lungo la costa ligure di

¹⁹ Sulle vicende della guerra, cfr. DANIELE DI CHINAZZO, *Cronica della guerra da Veneciani a Zenoesi*, a cura di V. LAZZARINI, Venezia 1958; GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales Genuenses*, a cura di G. PETTI BALBI, Bologna 1975 (*Rerum Italicarum Scriptores*², XVII/II), pp. 169-184; L.A. CASATI, *La guerra di Chioggia e la pace di Torino. Saggio storico con documenti inediti*, Firenze 1866; F. THIRIET, *Venise et l'occupation de Ténédos au XIV^e siècle*, in «Mélanges d'archéologie et d'histoire de l'École Française de Rome», LXV (1953), pp. 219-245; V. VITALE, *Breviario della Storia di Genova*, Genova 1955, I, pp. 143-144; F. THIRIET, *La Romanie vénitienne au Moyen Âge: le développement et l'exploitation du domaine colonial vénitien (XII^e-XV^e siècles)*, Paris 1959, *ad indicem*; F. SURDICH, *Genova e Venezia fra Tre e Quattrocento*, Genova 1970 (Collana storica di fonti e studi diretta da Geo Pistarino, 4), pp. 23-42.

²⁰ GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., p. 170; L.A. CASATI, *La guerra di Chioggia* cit., p. 34.

²¹ La squadra comandata da Pietro Picono era composta da tre delle quattro unità scampate al disastro di Capo d'Anzio; cfr. GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., p. 171.

²² Un'annotazione a c. 108 v. del registro conferma che alla fine di maggio del 1380 la galea si trovava ancora a Chioggia. Poiché le forze genovesi che presidiavano la città furono costrette ad arrendersi a quelle veneziane nel mese di giugno, è ipotizzabile che i Picono si fossero ritirati poco tempo prima insieme alle altre unità superstiti a Zara, dove avevano già stazionato per circa un anno fra il settembre 1378 e il settembre 1379 come attestano le annotazioni alle cc. 21 v.-86 v. del registro in esame. Per la resa del presidio di Chioggia e la successiva occupazione genovese di Trieste, Capodistria e Pola, cfr. DANIELE DI CHINAZZO, *Cronica* cit., pp. 132-136, 140-141; GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., p. 181.

²³ ASGe, *Antico Comune*, 690-692. Sull'analisi di questi registri è basato il saggio di M. BALARD, *A propos de la bataille du Bosphore* cit.

Levante, corrispondente con molta probabilità alla fase di riorganizzazione e concentrazione della squadra corsara destinata ad essere l'avanguardia operativa delle forze genovesi, la galea di Pietro Picono si diresse dapprima verso l'Italia meridionale e quindi in Adriatico, dove insieme alle altre galee corsare incrociò prevalentemente tra la base stabilita nel porto ungherese di Zara e Ancona, allo scopo di bloccare la navigazione commerciale veneziana²⁴, prima di unirsi alle forze della flotta principale, comandata dapprima da Luciano Doria *quondam Ugolini*²⁵ e quindi, dopo la morte in combattimento del trionfatore di Pola, da Pietro Doria *quondam Dorini*, che a partire dall'agosto 1379 e fino alla sua morte, il 22 gennaio 1380, avrebbe diretto le operazioni di attacco contro Venezia e l'occupazione di Chioggia²⁶.

Di particolare utilità ai fini della presente ricerca si sono rivelate soprattutto le annotazioni relative al lungo viaggio di avvicinamento al teatro di operazioni, in quanto quelle del periodo successivo riguardano lunghi periodi di stazionamento nelle basi, intervallati da brevi crociere o da incursioni contro il naviglio veneziano e risultano pertanto, pur nel loro estremo interesse per la ricostruzione delle vicende della guerra navale, meno significative per l'argomento specifico di questo saggio.

Possiamo notare innanzitutto, sotto l'aspetto che qui si intende evidenziare, il costante afflusso di derrate fresche a bordo della galea grazie ai trasporti effettuati per mezzo di barche che si recano nei porti della Riviera, come Levante, Chiavari o Sestri, ad approvvigionarsi: un primo elemento che balza agli occhi dalla lettura delle registrazioni è la costante presenza di pane fresco, che viene acquistato lungo tutta la durata del viaggio con cadenza pressoché giornaliera in consistenti quantità, tanto da costituire una voce non trascurabile delle spese complessive di mantenimento, per importi che si attestano su una media di 1 lira e 5 soldi al giorno. Ciò conferma in

²⁴ In questa attività il Picono ebbe tale successo da meritarsi un particolare odio da parte dei veneziani; cfr. DANIELE DI CHINAZZO, *Cronica* cit., pp. 30-32; GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., p. 173.

²⁵ Cfr. DANIELE DI CHINAZZO, *Cronica* cit., pp. 43-44; GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., pp. 173-174; L.A. CASATI, *La guerra di Chioggia* cit., pp. 61-63; B. BERNABÒ, *Doria, Luciano*, in *Dizionario Biografico dei Liguri*, VII, Genova 2008, pp. 294-297, in particolare p. 295.

²⁶ Cfr. DANIELE DI CHINAZZO, *Cronica* cit., pp. 47, 52-54, 84-89, 103; GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., pp. 174-175, 177-179; L.A. CASATI, *La guerra di Chioggia* cit., pp. 67-74, 92; B. BERNABÒ, *Doria, Pietro*, in *Dizionario Biografico dei Liguri*, VII cit., pp. 426-429.

modo evidente come, fino a quando ciò era possibile, il biscotto non entrasse se non in quantità limitate nell'alimentazione ordinaria dell'equipaggio, pur essendo ovviamente sempre presente in grande quantità nelle scorte di bordo²⁷, e assai interessante appare anche il fatto che durante lo stazionamento a Zara, così come a Chioggia, appaiano registrazioni di spese effettuate per far macinare del grano allo scopo di ottenere farina per la panificazione²⁸; possiamo far notare a questo proposito, a titolo di curiosità, un'annotazione relativa all'acquisto, sempre durante la fase di stazionamento nelle acque liguri, di 'pane con cipolle', che potrebbe far pensare a una derrata simile alla tradizionale focaccia con cipolle ligure.

In effetti, cavoli e cipolle sono attestati con frequenza appena inferiore a quella del pane fresco negli approvvigionamenti destinati a rifornire la cambusa della galea e dovevano sicuramente avere un ruolo primario nell'alimentazione dell'equipaggio, costituendo dunque un buon apporto di vitamine e di fibre vegetali. Ciò che differenzia in maggior misura il vitto ipotizzabile per l'equipaggio della galea dei Picono, un'unità da guerra impegnata in operazioni militari per conto del Comune, rispetto a quello dei marinai imbarcati sulle galee commerciali esaminate da Michel Balard è però la costante presenza fra gli acquisti effettuati ovunque sia possibile di altre due derrate: le uova e la carne. Che si tratti certamente di provviste destinate al consumo dell'equipaggio e non dei soli ufficiali e *socci* è evidenziato dalla quantità stessa dei beni: appare difficile che acquisti di 250 o addirittura 280 uova per volta²⁹ potessero essere riservati alla sola mensa ufficiali, così come le decine di libbre di carne bovina fresca che risultano acquistate con cadenza assai ravvicinata dovevano essere destinate anche al consumo dell'equipaggio, e se è possibile ipotizzare che i 'pollastri' o il castrato che appaiono di tanto in tanto tra le registrazioni potessero essere consumati alla mensa del capitano, è assai probabile che il 'manzetto' o il porco acquistati negli ultimi giorni di dicembre del 1378³⁰ abbiano consentito di festeggiare in modo adeguato il Natale a tutti coloro che si trovavano a bordo.

²⁷ Una nota relativa alle spese complessive per l'acquisto di biscotto è conservata in un foglio staccato presente tra le cc. 47 v. e 48 r. del registro ASGe, *Antico Comune*, 718.

²⁸ Ad esempio *Ibidem* in un foglio staccato tra le cc. 108 v. e 109 r.

²⁹ *Ibidem*, cc. 23 v.-24 r.

³⁰ *Ibidem*, cc. 70 r.-v.

È assolutamente logico, del resto, pensare che gli uomini di un'unità inviata ad affrontare il nemico in mare, soprattutto nelle circostanze specifiche in cui si trovò a operare la galea di Pietro Picono, ricevessero un trattamento assai superiore a quello riservato ai membri dell'equipaggio di un semplice trasporto commerciale, e questa differenza è ulteriormente rimarcata anche da altre 'voci' che sono presenti con frequenza tra gli approvvigionamenti registrati dal contabile della galea: possiamo ricordare a questo proposito i pesci, che compaiono in grande quantità, tanto sotto sale quanto, soprattutto, freschi, lungo tutto l'itinerario della navigazione. Di una parte del pesce fresco, i cui acquisti avvengono spesso insieme alla carne e non sembrano dunque rispondere a esigenze di rispetto di consuetudini alimentari legate al calendario liturgico³¹, viene detto in modo esplicito che era destinato alla salagione, ma la maggior parte deve essere stata consumata sul momento e pertanto, anche se le convinzioni mediche e le abitudini alimentari del tempo ritenevano il pesce un alimento 'penitenziale' e quindi poco nutriente³², deve aver costituito un ulteriore consistente apporto proteico alla dieta dei marinai.

Un altro aspetto che emerge dalla contabilità della galea dei Picono, rispetto ad altre situazioni esaminate, è la frequenza degli approvvigionamenti di frutta. È opinione comune che la dieta di bordo dei marinai fosse assai carente dal punto di vista dell'apporto di vitamine, ma in questo caso specifico possiamo ipotizzare che la realtà fosse assai meno drammatica: se infatti le pesche, le pere, i meloni, l'uva e i fichi che spesso vengono acquistati nel corso del viaggio, soprattutto nei porti campani e pugliesi, potevano essere riservati al consumo del comandante e degli ufficiali, come possiamo accertare con sicurezza nel caso di un acquisto di mele cotogne effettuato su esplicita richiesta di Antonio Picono³³, le grandi quantità di zucche e di altri 'frutti' indicati in modo generico che compaiono quasi ogni giorno fra gli approvvigionamenti potevano probabilmente essere consumate anche dai marinai.

Pane fresco, carne, uova, pesce, verdura e frutta non mancavano dunque a bordo della galea dei Picono, ed erano presenti in tali quantità da escludere l'ipotesi che potessero essere destinate solo agli ufficiali, fatti salvi

³¹ Acquisti di tal genere risultano spesso effettuati di sabato o di domenica, *Ibidem*, cc. 10v., 14r.-v., 19v.

³² M. MONTANARI, *La fame e l'abbondanza. Storia dell'alimentazione in Europa*, Bari 1997, pp. 98-103.

³³ ASGe, *Antico Comune*, 718, c. 23r.

i rari casi in cui, come si è detto, troviamo esplicite indicazioni in tal senso, così come era presente un'altra derrata fondamentale: il vino. Anche sotto questo aspetto, il fatto di trovarci di fronte a una galea in 'servizio di Stato' impiegata in operazioni militari comporta forti differenze con la situazione che è stato possibile riscontrare nei casi di unità impegnate in viaggi commerciali, come ad esempio il legno di Bertono Iuro, il cui viaggio da Fama-gosta a Costantinopoli, avvenuto nel 1368, è stato analizzato in maniera puntuale dal Balard³⁴: in quest'ultimo caso, il costo del vino per il consumo personale veniva scontato dai marinai sulla loro retribuzione³⁵, mentre i pellegrini dovevano provvedere personalmente alle proprie necessità senza che l'armatore, tenuto soltanto ad assicurare il rifornimento d'acqua³⁶, avesse obblighi in tal senso; le annotazioni del nostro registro, a fronte di un solo approvvigionamento d'acqua effettuato in Puglia³⁷, riportano numerosi e consistenti acquisti di vino già dal momento in cui la galea si trovava all'ancora nel porto di Genova e per tutta la durata del viaggio e delle operazioni di guerra, e appare poco probabile che i marinai destinati ad essere impegnati in combattimento contro i veneziani abbiano dovuto pagare per avere la razione di vino giornaliera, che le già ricordate indicazioni del Sanudo prevedevano in ragione di almeno ½ litro al giorno.

Si può quindi ritenere, sulla base delle registrazioni conservate, che i consistenti quantitativi di biscotto, carne salata e formaggio presenti a bordo della galea in questione³⁸ siano serviti in questo caso prevalentemente a integrare un'alimentazione già assicurata dai rifornimenti costanti di derrate fresche, sostituendole solo durante brevi periodi corrispondenti ad alcune tratte più lunghe percorse in mare lungo una rotta che, per quanto possiamo ricostruire, una volta abbandonate le coste liguri la condusse a toccare dap-

³⁴ ASGe, *Galearum S. Georgii*, 2122/c; cfr. M. BALARD, *Biscotto, vino e... topi* cit., pp. 249-252.

³⁵ Cfr. *Ibidem*, pp. 251-252.

³⁶ In base alle leggi vigenti a Genova l'armatore era in effetti tenuto ad assicurare la presenza a bordo di un barile della capacità di dodici *metrete* (= 1.150 litri); cfr. V. VITALE, *Le fonti del diritto marittimo genovese*, Genova 1951, p. 94.

³⁷ Il 16 e 17 agosto vengono registrate spese nel porto di Brindisi per le barche che hanno portato acqua a bordo; ASGe, *Antico Comune*, 718, c. 20 v.

³⁸ Per i rifornimenti di biscotto, carne salata e formaggio imbarcati a Genova prima della partenza, *Ibidem*, c. 62 v. Tali scorte vennero più volte rinnovate nel corso del viaggio, in particolare nelle tappe effettuate a Messina e Crotone, *Ibidem*, c. 19 v.

prima il porto di Civitavecchia e quindi quelli di Gaeta, Napoli, Tropea, Messina, Crotone, Otranto, Terranova (non identificato), Brindisi, Giovinazzo, Barletta, Vieste e Ancona prima di raggiungere la base stabilita a Zara, e che quindi tanto i *socci* quanto i marinai, che sappiamo essere stati rispettivamente 36 e 149 nel 1378, per ridursi, probabilmente in conseguenza dei caduti in combattimento, a 32 e 133 nel 1379³⁹, abbiano goduto di un'alimentazione adeguata non solo per quantità, ma anche per qualità, a garantire la loro piena efficienza fisica, tenuto conto dei combattimenti che avevano già sostenuto e degli impegni che li attendevano una volta raggiunto il fronte delle operazioni⁴⁰.

In circostanze almeno apparentemente più tranquille rispetto a quelle in cui si trovò a operare la galea dei Picono sembra muoversi quella di Andrea Lomellino, armata nel 1402 per una crociera nelle acque tra Provenza, Corsica e Sardegna « pro inquirendo piratarum vuel (*sic*) malle hobedientes comuni Ianue »⁴¹.

La missione, che, secondo quanto risulta dai termini di arruolamento dei 170 marinai che componevano l'equipaggio insieme ai 40 *socci*⁴², doveva avere una durata prevista di un mese a partire dal 2 aprile, era però destinata a percorrere uno spazio che costituiva un'area di importanza fondamentale per gli interessi genovesi: innanzitutto, la rotta che correva lungo le coste provenzali era da lunghissimo tempo uno degli itinerari di maggiore rilevanza per gli approvvigionamenti di sale destinati sia al consumo in Genova, sia alla riesportazione verso l'entroterra padano e soprattutto in direzione di Milano⁴³, e pertanto non si poteva correre il rischio che potesse essere in-

³⁹ Le cifre possono essere desunte da due elenchi redatti su fogli staccati, il primo dei quali, datato 29 settembre (1378), conservato fra le cc. 82 v. e 83 r. e il secondo, senza data, ma presumibilmente del 1379, fra le cc. 104 v. e 105 r.

⁴⁰ A titolo di confronto, si possono considerare i consistenti quantitativi di pane e carne freschi e vino il cui acquisto viene registrato nel cartulare di bordo della nave di Carlo Italiano, impegnata nel 1460-61 in un trasporto di truppe per conto della casa di San Giorgio fino a Famagosta e di altri gruppi di mercenari a Rodi e Chio; ASGe, *Antico Comune*, 754.

⁴¹ ASGe, *Antico Comune*, 662.

⁴² *Ibidem*, cc. 39 v.-92 v.

⁴³ Molti autori concordano sulla considerazione che il sostanziale monopolio del traffico di sale imposto dai Genovesi nel Mediterraneo occidentale, a dispetto della concorrenza catalana, avesse un'importanza fondamentale (procurando loro un'essenziale 'moneta di scambio') an-

terrotta dall'attività dei corsari catalani, o più probabilmente dei pirati che avevano trovato nei porti dell'area, e in particolare in quello di Monaco, tenuta dagli irriducibili ribelli Grimaldi, una base perfetta per disturbare il traffico commerciale genovese⁴⁴; in secondo luogo, le acque circostanti le due grandi isole tirreniche erano senza dubbio all'epoca il terreno di scontro principale tra genovesi e catalano-aragonesi nella competizione per il controllo delle rotte del Mediterraneo occidentale⁴⁵, alla quale si era aggiunto, con il passaggio di Genova sotto la dominazione francese, anche lo specifico interesse della Corona di Francia, e quello personale del governatore francese di Genova, maresciallo Boucicault, a sostenere le pretese del visconte Guglielmo III di Narbona alla successione al trono giudicale dell'Arborea⁴⁶.

Si trattava pertanto di una spedizione di notevole rilevanza strategica e politica e, sotto lo specifico aspetto che qui interessa soprattutto indagare, le registrazioni che attestano il suo svolgimento presentano particolarità assai interessanti. Possiamo infatti notare come le annotazioni relative agli approvvigionamenti alimentari consentano di 'dividere' il viaggio di questa galea in due parti nettamente distinte: un primo tragitto lungo le coste della Provenza e della Linguadoca e una seconda parte nelle acque corso-sarde.

La prima parte del viaggio, da Genova fino ad Agde, svoltasi fra il 2 e il 19 di aprile, presenta notevoli analogie, sotto questo profilo, con quanto già evidenziato per la galea di Pietro Picono: nel corso delle tappe che costellano questo percorso gli approvvigionamenti di derrate fresche sono costanti, e ancora una volta possiamo notare come la loro varietà sia tale da poter as-

che per i loro traffici di grano, pesce, carne e formaggi, nonché, dopo il 1462, anche in quello dell'allume di Tolfa; cfr. J. HEERS, *Gènes au XV^e siècle*, Paris 1971 (si tratta dell'edizione ridotta della *thèse* dell'autore, *Gènes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, Affaires et Gens d'Affaires, XXIV), pp. 234-254. Cfr. inoltre M. BALARD, *Il sale a Genova tra Mar Nero e Mediterraneo Occidentale*, in *Storia del commercio del sale tra Mediterraneo e Atlantico*, a cura di S. PIRA, Cagliari 1997, pp. 43-55.

⁴⁴ Sulla situazione, nella quale oltre ai catalani e ai pirati operanti da Monaco, si era inserita proprio in quegli anni l'attività di un pirata castigliano, Barasia, che dalla sua base di Tolone continuò a disturbare la navigazione mercantile fino alla cattura, avvenuta proprio nel 1402, cfr. GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., pp. 252-253; 255-256; 259.

⁴⁵ Cfr. E. BASSO, *Insedimenti e commercio nel Mediterraneo bassomedievale. I mercanti genovesi dal Mar Nero all'Atlantico*, Torino 2008 (Storia della Cultura materiale, 4), pp. 81-85.

⁴⁶ Cfr. L. GALLINARI, *Guglielmo III di Narbona, ultimo sovrano di Arborea e la guerra dei Cent'Anni*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», 18 (1993), pp. 91-122.

sicurare all'equipaggio un vitto certamente equilibrato, che è probabile fosse anche soddisfacente dal punto di vista gustativo, pur se è presumibile la presenza di una maggiore differenziazione nel regime alimentare tra ufficiali e marinai rispetto all'esempio esaminato in precedenza.

Oltre a imbarcare, al momento della partenza da Genova, consistenti quantitativi di formaggio salato, fagioli, ceci, fave, pesci salati e biscotto⁴⁷, che corrispondono a quanto previsto dalle disposizioni più sopra indicate, anche in questo caso troviamo nuovamente fin dal primo giorno cospicui approvvigionamenti di pane fresco, che si ripetono però con una frequenza minore rispetto a quanto visto in precedenza, in quanto trascorrono cinque giorni fra il primo approvvigionamento a Genova e il successivo, effettuato a Nizza⁴⁸, e un'altra settimana prima di un ulteriore rifornimento ad Aigues-Mortes⁴⁹, al quale segue dopo soli due giorni un acquisto ad Agde⁵⁰; le notevoli quantità di prodotto imbarcato in ciascuna di queste occasioni, desumibili anche dagli importi pagati, potrebbero però giustificare i tempi intercorsi fra un approvvigionamento e l'altro.

A sostegno di questa ipotesi, si possono portare le registrazioni relative agli acquisti di altri tipi di derrate, che si presentano sostanzialmente analoghe a quelle più sopra esaminate: le uova compaiono anche qui in buona quantità fin dal primo giorno⁵¹, e altrettanto si può dire delle verdure (cavoli, lattughe, cipolle), dell'aglio e persino delle arance (anche se in questo caso la spesa relativamente limitata porterebbe a pensare a prodotti destinati alla tavola del comandante)⁵², così come frequenti e abbondanti sono i rifornimenti di carne fresca.

In questo ultimo caso, tuttavia, le tipologie degli acquisti farebbero ipotizzare una destinazione più 'specificata' per quanto riguarda il consumo: compaiono infatti più volte soprattutto capretti, castrati, galline, che vengono comprati praticamente in tutte le tappe della navigazione, ai quali possiamo aggiungere anche alcuni modesti approvvigionamenti di pesce, e proprio le

⁴⁷ ASGe, *Antico Comune*, 662, cc. 11 v.-12 r.

⁴⁸ *Ibidem*, c. 20 v.

⁴⁹ *Ibidem*, c. 21 v.

⁵⁰ *Ibidem*, c. 22 v.

⁵¹ *Ibidem*, cc. 8 v., 21 v., 22 v.

⁵² *Ibidem*, c. 18 v.

dimensioni di questi capi tenderebbero a escludere che possano essere stati spartiti fra tutto l'equipaggio, al contrario di quanto si può ipotizzare, curiosamente, per un prodotto in genere considerato 'di lusso' come il riso.

Durante lo stazionamento a Savona risulta infatti registrato l'acquisto di ben 2 cantari (più di 95 kg) di questa derrata⁵³, che costituisce senza dubbio una sorta di anomalia, sia perché si tratta con certezza di una merce di importazione, proveniente con forti probabilità dalla Penisola iberica (dato che non risulta che nella zona savonese siano mai esistite coltivazioni di tale genere), sia perché, all'epoca, esso era un alimento relativamente poco usuale e comunque abbastanza raffinato⁵⁴, il che ne rende la presenza, e in così cospicua quantità, a bordo di una galea 'di guardia' un evento alquanto singolare, pure se, come vedremo più avanti, non unico, anche perché la sua stessa quantità porta a ipotizzare un consumo esteso a tutti coloro che si trovavano a bordo, forse come componente di una zuppa di carne e verdure simile a quella ricordata nel già più volte citato testo del Sanudo.

Rientrano invece nella norma, sia per la quantità che per la frequenza, gli acquisti di vino⁵⁵, ai quali si aggiungono quelli di piccoli quantitativi di spezie (destinate con chiarezza ad un uso culinario) e di ben più consistenti approvvigionamenti di olio e aceto⁵⁶, i quali, oltre all'utilizzazione alimentare potevano anche essere utili dal punto di vista sanitario, in quanto il primo poteva costituire un emulsionante per medicamenti, mentre il secondo poteva anche essere usato quale blando antisettico per la disinfezione dell'acqua potabile.

Gli approvvigionamenti di bordo della galea *Lomellina* nella prima parte del suo itinerario appaiono, in definitiva, abbastanza variati anche se, pur in assenza di specifiche indicazioni nelle registrazioni del libro di conti, l'impressione che se ne ricava è quella di consumi molto più diversificati rispetto alla situazione rilevabile a bordo della galea *Picon* meno di trent'anni

⁵³ *Ibidem*, cc. 15 r.-v.

⁵⁴ Si possono vedere, a questo proposito, le ricette contenute nel coevo ricettario di Maestro Martino e nel primo grande successo editoriale legato alla cucina, il trattato di Bartolomeo Platina dato alle stampe nel 1476; cfr. MAESTRO MARTINO, *Libro de arte coquinaria*, a cura di E. FACCIOLO, in *Arte della cucina. Libri di ricette. Testi sopra lo scalco, il trinciante e i vini dal XIV al XIX secolo*, I, Milano 1966, pp. 115-204; B. PLATINA, *Il piacere onesto e la buona salute*, a cura di E. FACCIOLO, Torino 1985.

⁵⁵ ASGe, *Antico Comune*, 662, cc. 18 v., 19 v., 21 v.

⁵⁶ *Ibidem*, cc. 15 r.-v., 20 v., 21 v., 22 v.

prima; ma è la seconda parte dell'itinerario che invece presenta differenze significative. Se infatti nel corso del periodo trascorso fra la partenza da Genova e l'arrivo ad Agde le soste nei porti incontrati erano state frequenti e avevano regolarmente coinciso con l'acquisto di derrate tanto fresche quanto conservate, a partire dall'ultimo scalo menzionato la situazione, per quanto possiamo supporre, cambiò in maniera radicale.

Fino a quel punto la galea si era mossa in un'area relativamente sicura e controllata e aveva potuto far conto sulla presenza di porti amici, o quantomeno neutrali, nei quali fare scalo e approvvigionarsi e dove i membri dell'equipaggio avevano anche potuto concedersi qualche momento di riposo a terra, come quel pranzo consumato in un'osteria di Aigues-Mortes dallo scriba della nave che ne ha lasciato accurata registrazione nella sua contabilità⁵⁷, in tale occasione però, l'incontro con gli ufficiali della nave di Pietro Centurione, ricordato anch'esso, deve aver fatto pervenire notizie non rassicuranti, e dopo la sosta ad Agde la galea entrò in uno spazio che era percorso con frequenza dalla marineria catalana per spingersi, secondo le indicazioni della missione che le era stata attribuita, verso coste dove non sarebbe stato facile trovare rifornimenti.

In effetti, le registrazioni di acquisti, assai puntuali, come si è visto, fino al 19 aprile 1402, cessano del tutto dopo questa data: a partire dal momento in cui salpò da Agde, la galea *Lomellina* si mosse prevalentemente in acque ostili e tutto il suo equipaggio, ufficiali e marinai, dovette far conto sulle provviste imbarcate per sostentarsi fino alla fine della crociera, che dobbiamo ipotizzare, in base ai termini dei ricordati contratti di arruolamento, intorno al 2 maggio successivo.

Ciò esemplifica un dato di fatto relativo all'alimentazione di bordo che, come vedremo, troverà ulteriore conferma dalle registrazioni che verranno successivamente esaminate: il ricorso a un'alimentazione basata sulle derrate conservate, simile a quella menzionata dal Sanudo, nel caso di queste unità militari veniva effettuato solo dopo che queste erano entrate in acque nemiche, o dove comunque non potevano contare su sicure basi di approvvigionamento⁵⁸, come erano stati i porti dalmati nel caso della galea *Picon*,

⁵⁷ *Ibidem*, c. 21 v.

⁵⁸ L'instabilità della situazione della Corsica era infatti già notevole in questo momento, quando ormai si profilava il definitivo fallimento dell'esperimento della Maona creata per governarla e controllata proprio dalla famiglia Lomellini; cfr. G. PETTI BALBI, *I maonesi e la*

mentre, fino a quando ciò era possibile, si cercava di preservare la piena efficienza degli equipaggi attraverso la somministrazione di un regime alimentare che includesse la maggior quantità possibile di derrate fresche, acquistate di volta in volta nei vari porti di stazionamento.

In una situazione di effettiva emergenza si trovò a muoversi l'ultima delle unità il cui registro contabile sarà qui oggetto di esame⁵⁹, e cioè la galea di Battista Vegerio, che con il suo equipaggio di 170 uomini incrociò nelle acque tra la Liguria e la Corsica nell'estate del 1421.

La situazione politica della città ligure era in quel momento di estrema difficoltà: fin dal 1418⁶⁰ si erano aperte le ostilità con il duca di Milano, Filippo Maria Visconti, il quale, con l'appoggio dei fuoriusciti genovesi e del marchese di Monferrato, Giangiacomo Paleologo⁶¹, mirava a estromettere dal potere il doge Tommaso Campofregoso⁶² e ad insignorirsi della città, e a

maona di Corsica (1378-1407): un esempio di aggregazione economica e sociale, in «Mélanges de l'École Française de Rome. Moyen Age, Temps Modernes», XCIII (1981), pp. 147-170. Nel 1416 il nuovo governatore inviato da Genova, Abramo Campofregoso, dovendo rientrare in Liguria, affidò il comando delle truppe genovesi in Corsica a un Andrea Lomellino che potrebbe forse essere lo stesso personaggio che armò la galea in esame, anche se l'assenza di indicazioni di patronimico nelle fonti impedisce qualunque identificazione sicura, il quale venne catturato dai corsi dopo la battaglia di Biguglia nel 1419; cfr. M. GIACOMO-MARCELLESI - A. CASANOVA, *Chronique médiévale corse: Giovanni della Grossa*, Ajaccio 1998, pp. 271-277.

⁵⁹ ASGe, *Antico Comune*, 685.

⁶⁰ Cfr. GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., pp. 340-344.

⁶¹ Cfr. E. BASSO, *Le ambizioni di uno Stato "minore": l'espansionismo monferrino nel secolo XV*, in *I Paleologi di Monferrato. Una grande dinastia europea nel Piemonte tardo-medievale*, a cura di E. BASSO e R. MAESTRI, Acqui Terme 2007, pp. 29-44, in particolare pp. 32-33. Sulla figura del marchese, cfr. A.A. SETTIA, *Giangiacomo Paleologo*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, LIV, Roma 2000, pp. 407-410. Sulla particolare ostilità nutrita dapprima dal marchese Teodoro II Paleologo e quindi dal figlio Giangiacomo nei confronti di Tommaso Campofregoso, reo di aver posto fine, con la deposizione di Giorgio Adorno nel 1415, all'influenza ancora indirettamente esercitata dai marchesi di Monferrato nella politica genovese, cfr. R. MUSSO, "Intra Tanarum et Bormidam et litus maris": i Marchesi di Monferrato e i signori "aleramici" delle Langhe (XIV-XVI secolo), in *Il Monferrato. Crocevia politico, economico, militare e culturale tra Mediterraneo ed Europa*, Atti del Convegno Internazionale, Ponzone, 9-12 giugno 1998, a cura di G. SOLDI RONDININI, Ponzone 2000 (Università degli Studi di Genova - Sede di Acqui Terme, Collana di Fonti e Studi diretta da Geo Pistarino, 4), pp. 239-266, in particolare pp. 254-255.

⁶² Sulla figura di Tommaso, 'patriarca' di uno dei clan familiari politicamente più potenti del Quattrocento genovese e forse unico, fra i molti protagonisti succedutisi sul trono dogale,

questo attacco si era aggiunta, nel 1420, l'apertura di un nuovo fronte di ostilità in Corsica da parte di Alfonso V d'Aragona, che aspirava a concretizzare i diritti vantati dai sovrani aragonesi sull'isola in base alle concessioni effettuate da Bonifacio VIII ad Anagni più di un secolo prima⁶³ e si serviva a questo scopo del ribelle Vincentello d'Istria, che i suoi seguaci avevano acclamato conte di Corsica e che aveva di fatto assunto in quel frangente il controllo quasi completo dell'isola⁶⁴.

Proprio nel 1420 Alfonso aveva colto un ulteriore successo con l'occupazione di Calvi⁶⁵, una delle ultime piazzeforti controllate dai genovesi, alla quale era seguita l'organizzazione dell'assedio di Bonifacio, fondamentale punto di controllo non solo della Corsica, ma di tutte le rotte che passavano nelle acque circostanti le due grandi isole tirreniche: *oculus marinus Ianue*, secondo la definizione del cronista coevo⁶⁶.

L'eventualità di una capitolazione di Bonifacio era considerata un disastro di tali proporzioni che, nonostante la situazione disperata, aggravata

ad aver lucidamente promosso un coerente progetto di tipo dinastico, cfr. G. PETTI BALBI, *Tra dogato e principato: il Tre e Quattrocento*, in *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. PUNCUH, Genova 2003, pp. 233-324, in particolare pp. 287-295.

⁶³ Per le questioni relative all'inf feudazione delle isole tirreniche a Giacomo II d'Aragona e ai suoi successori, cfr. V. SALAVERT Y ROCA, *El tratado de Anagni y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón*, in «Estudios de Edad Media de la Corona de Aragón», V (1952), pp. 209-271; E. DUPRÈ-THESEIDER, *Come Bonifacio VIII infeudò a Giacomo II il regno di Sardegna e Corsica*, in *Atti del VI congresso internazionale di studi sardi*, Cagliari 1955, pp. 89-100; G. SORGIA, *Corsica, Genova e Aragona nel basso medioevo*, Sassari 1967, pp. 19-21; G. PETTI BALBI, *Genova e Corsica nel Trecento*, Roma 1976 (Studi Storici, 97-98), pp. 14-19; F.C. CASULA, *Profilo storico della Sardegna catalano-aragonese*, in «Medioevo. Saggi e rassegne», 7 (1982), pp. 9-130, in particolare pp. 9-14.

⁶⁴ Per la descrizione degli eventi da parte del cronista corso coevo, cfr. M. GIACOMO-MARCELLESI - A. CASANOVA, *Chronique médiévale corse* cit., pp. 267-277; si vedano inoltre: A. AMBROSI, *Un épisode de la guerre entre Gênes et Aragon au XV^e siècle: Vincentello d'Istria*, in «Bulletin de la Société des Sciences Historiques et Naturelles de la Corse», XXXI (1911), pp. 5-64; G. PISTARINO, *Corsica medievale: le terre di S. Venerio*, in *Miscellanea di Storia ligure in onore di Giorgio Falco*, Milano 1962, pp. 19-104, in particolare p. 65; G. SORGIA, *Sardenya y Còrsega des de la inf feudació fins a Alfons el "Magnànim"*, Barcelona 1968, pp. 33-49; M.T. FERRER I MALLOL, *Il partito filocatalano in Corsica dopo la morte di Arrigo della Rocca*, in «Medioevo. Saggi e rassegne», 24 (2001), pp. 65-87.

⁶⁵ Cfr. M.G. MELONI, *Un episodio della politica mediterranea di Alfonso il Magnanimo: l'occupazione di Calvi (ottobre 1420-aprile 1421)*, *Ibidem*, pp. 113-134.

⁶⁶ GEORGII ET IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., p. 345.

per di più dall'insorgere di una violenta epidemia in città, il doge Campofregoso riuscì, impegnando anche i propri argenti, a raccogliere la somma di 30.000 lire, sufficienti ad armare una squadra di sette navi che venne inviata in soccorso agli assediati sotto il comando del fratello del doge, Giovanni, e, dopo aver sostato per un certo tempo nel porto sardo di Castelgenovese, ancora controllato dal ramo del consortile dei Doria insediato nell'isola⁶⁷, riuscì effettivamente a spezzare il blocco navale aragonese, portando rifornimenti agli assediati e vanificando gli sforzi del nemico, che fu costretto ad abbandonare il tentativo e ritirarsi⁶⁸.

Il rinnovarsi degli attacchi dal mare e da terra nel corso del 1421 indusse a nuovi armamenti e a rinnovare la vigilanza nelle acque della Corsica dove, nonostante Calvi si fosse ribellata e fosse riuscita a espellere il presidio catalano⁶⁹, non si potevano escludere nuovi tentativi da parte di Vincentello d'Istria o dello stesso Alfonso V⁷⁰.

Questo quadro di eventi spiega efficacemente il percorso abbastanza tortuoso della rotta seguita dalla galea del Vegerio durante il periodo giugno-agosto di quell'anno: da Genova a Savona e quindi lungo la Riviera di Ponente con soste a Noli e Porto Maurizio, poi di nuovo a Savona e di lì a Monterosso, nella Riviera di Levante, da dove si diresse direttamente a Bonifacio, per passare successivamente a San Colombano del Capo Corso e da qui tornare a incrociare fra Genova e Savona, con una puntata verso Sestri

⁶⁷ Sulla situazione di questo insediamento, in particolare in rapporto a Bonifacio, cfr. E. BASSO, *La rocca di Castelgenovese e il conflitto tra Genova e la Corona d'Aragona per il controllo del Tirreno nel XV secolo*, in *Castelsardo. Novecento anni di storia*, a cura di A. MATTONE e A. SODDU, Roma 2007, pp. 413-438.

⁶⁸ Cfr. M. GIACOMO-MARCELLESI - A. CASANOVA, *Chronique médiévale corse* cit., p. 279; GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., pp. 345-347. Sulla campagna corsa del Magnanimo, durante la quale ebbe luogo l'unica adunanza del parlamento del Regno aragonese di Corsica, cfr. inoltre A. GIMENEZ SOLER, *Itinerario del Rey don Alfonso de Aragón y de Napoles*, Zaragoza 1909, pp. 35-50; A. MARONGIU, *Il regno aragonese di Corsica nel suo periodo culminante: la convocazione parlamentare del 1420*, in «Studi Urbinati», VIII (1934); anche in ID., *Saggi di storia giuridica e politica sarda*, Padova 1975, pp. 115-130; ID., *La Corona d'Aragona e il regno di Corsica*, in «Archivio Storico di Corsica», XI (1935/4), pp. 409-494.

⁶⁹ Cfr. M. GIACOMO-MARCELLESI - A. CASANOVA *Chronique médiévale corse* cit., p. 281; GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., p. 348; M.G. MELONI, *Un episodio* cit., pp. 125-126.

⁷⁰ Cfr. S. FOSSATI RAITERI, *La Corsica tra Alfonso d'Aragona e Tommaso di Campofregoso (1415-1428)*, in «Medioevo. Saggi e rassegne», 24 (2001), pp. 99-112.

Levante e Lerici. Se infatti si tiene conto dello svolgersi degli eventi, appare chiaro che la galea era impegnata a mantenere innanzitutto le comunicazioni fra i capisaldi ancora tenuti dalle forze genovesi lungo la costa ligure, e in secondo luogo a sorvegliare l'attività della squadra di galee catalane fornite da Alfonso V al suo alleato milanese, nel timore che queste potessero tentare qualche nuovo colpo di mano in Corsica in accordo con Vincentello d'Istria.

Genova e Savona erano infatti le piazzeforti principali ancora difese dai genovesi dopo che le truppe milanesi, comandate dal conte di Carmagnola, avevano investito nella primavera la Riviera di Ponente, lungo la quale erano iniziate le scorribande di due galee armate a Finale per conto del duca di Milano⁷¹, il che spiega le lunghe soste a Savona, Noli e Porto Maurizio; nel contempo era però essenziale mantenere i collegamenti con la guarnigione di Bonifacio e con Simone de Mari, signore del Capo Corso⁷², che costituivano i principali ostacoli all'affermazione di Vincentello d'Istria in Corsica.

In una situazione di tal genere, com'è ovvio, gli approvvigionamenti di bordo divenivano essenziali, ma non ci si poteva presumibilmente permettere di effettuare frequenti acquisti di derrate fresche; pertanto, le provviste conservate, carne e formaggio, che vengono accumulate nella stiva al momento della partenza da Genova, il 6 giugno, devono essere state consumate fin dall'inizio della crociera anche se, a giudicare dalle registrazioni, non appena se ne presentava l'occasione la cambusa veniva rifornita di cibi freschi: uova, pesci e cipolle compaiono infatti quasi subito, e se pure si può pensare a una loro prevalente destinazione alla mensa del patrono e degli ufficiali, è presumibile che tanto il pane fresco quanto l'abbondante quantitativo di riso che risulta ancora una volta caricato nel porto di Savona debbano essere stati destinati al consumo di tutti coloro che si trovavano a bordo⁷³.

Ancora una volta, due derrate si impongono alla nostra attenzione per la frequenza e l'abbondanza degli acquisti: la carne e il vino. La prima, a conferma della forte prevalenza della dieta carnea che è stata osservata in generale per l'Europa del secolo XV⁷⁴, è oggetto di approvvigionamenti quasi giornalieri

⁷¹ GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., pp. 348-349.

⁷² Cfr. A. LERCARI, *De Mari, Simone*, in *Dizionario Biografico dei Liguri*, V, Genova 1999, pp. 307-312.

⁷³ ASGe, *Antico Comune*, 685, c. 100 v.

⁷⁴ Cfr. M. MONTANARI, *La fame e l'abbondanza* cit., pp. 91-98.

durante lo stazionamento fra i porti di Genova e Savona nell'ultima parte dell'itinerario a noi noto; si può calcolare che nel mese intercorso fra il 23 luglio e il 23 di agosto vennero acquistate in totale 271 libbre e ½ di carne fresca, per una spesa complessiva di 6 lire, 6 soldi e 6 denari, di cui ben 98 libbre di carne di bue, evidentemente considerata meno pregiata della rimanente, almeno dovendo giudicare in base ai prezzi pagati (in totale 1 lira)⁷⁵, perché meno tenera, alle quali si aggiungono altri quantitativi minori, anche di castrato, che vengono indicati come destinati alla tavola del patrono⁷⁶.

L'assenza di tale esplicita indicazione per tutte le altre provviste porterebbe dunque a pensare che esse fossero in maggioranza destinate al consumo comune, così come i consistenti quantitativi di vino acquistati nel corso di alcune soste: il 13 giugno, a Monterosso, si effettuò l'approvvigionamento, al costo di 6 lire, di ben 6 *metrete* (575 litri) del pregiato vino bianco locale, uno dei più apprezzati a livello commerciale⁷⁷, che devono aver alleviato la sete

⁷⁵ ASGe, *Antico Comune*, 685, cc. 102 v., 103 v.

⁷⁶ *Ibidem*, c. 102 v.

⁷⁷ Su questo punto, si vedano le indicazioni sulla popolarità di questi vini soprattutto nel mondo germanico contenute tanto in testi di cultura umanistica come la *Descriptio Orae Ligusticae* di Giacomo Bracelli (1448), che il cancelliere umanista inviò a Flavio Biondo, il quale ne pubblicò una versione rielaborata nella sua *Italia illustrata* (1453): «Monte Rosso, Vulnetia, chiamata hoggi volgarmente Vernaccia, Maranula e Riomaggiore, i quali luoghi non sono noti in Italia più che si siano in Franza et in Inghilterra per la eccellentia e la bontà di vini che vi si fanno», o la *Descrizione della Lyguria* di Monsignor Agostino Giustiniani (1535), che esalta il «[...] vino tanto eccellente quanto dir si possa, e non è Barone, Principe, né Re alcuno, qual non si reputi a grande honore quando alla sua tavola si porge vino delle Cinque Terre. E da qui viene che la fama di questo territorio è celebre non solamente in Italia, ma quasi per tutto il mondo [...]» (cfr. M. QUAINI, *La conoscenza del territorio ligure fra Medio Evo ed età moderna*, Genova 1981, pp. 63-112, in particolare pp. 68 e 108), quanto di sapore 'popolare' come il poemetto anonimo (1474) *La raxone de la Pascha. Opus aureum et fructuosum*, che recita: «Monteroso, Vernasa, Manarola, Cornigia / Rimasorre cinque terre in mare in monti: / Soi vini a prelati e a oni real famiglia. / Alamani gustandone, da quei licori son preixi / Dicendo: sun questi Lacrima Cristi / Perché non lacrimo in paixi Todeschi? / Monti, declivi precipiti pien de mosti, / Oni ucel e homi ci trapasano / gli fano sudare le aille, gambe e volti» (ed. a cura di R. BAGNASCO, N. BOCCALATTE e F. TOSO, Recco 1997, A Parma, collezione de lettatiua, 3, vv. 224-232). Sull'apprezzamento di questi vini anche da parte di insigni gastronomi e persino alla raffinatissima Corte pontificia, cfr. B. PLATINA, *Il piacere onesto* cit., p. 249; SANTE LANCERIO, *Della qualità dei vini* cit., pp. 337-338. Sul loro successo commerciale, cfr. G. AIRALDI, *Vini della Liguria nel secolo XV*, in «Atti dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere», XXX (1973), pp. 410-412; L. BALLETO, *Vini tipici della Liguria tra Medioevo ed Età Moderna*, in *Il vino nell'economia e nella società italiana medievale e moderna*,

dell'equipaggio nel mese di navigazione intercorso fino all'attracco a Bonifacio, dove il 14 luglio si provvede a un nuovo rifornimento, che viene però abbondantemente integrato due giorni dopo in occasione della sosta a San Colombano, sede di Simone de Mari, ma soprattutto punto di imbarco abituale dei pregiati vini del Capo Corso dei quali si è già avuto occasione di parlare⁷⁸.

Tanto nel corso del viaggio di andata, quanto durante quello di ritorno dalla Corsica l'equipaggio della galea di Battista Vegerio poté dunque godere di approvvigionamenti di vino di prima qualità, e nel corso degli stazionamenti nei porti i marinai dovettero ricevere razioni sicuramente abbondanti e confezionate con ampia utilizzazione di derrate fresche, e ciò nonostante le ristrettezze e gli alti prezzi che il momento eccezionale nel quale si trovò a operare la galea senza dubbio imponeva.

Si può presumere che questo fatto si giustifichi proprio con la continua situazione di tensione, che avrebbe potuto imporre in qualsiasi momento uno scontro con unità nemiche dal risultato incerto, e che pertanto consigliava che i marinai ricevessero costantemente un'alimentazione tale da mantenerli in piena efficienza fisica e in una buona condizione di morale, cosa di cui i patroni e i governanti genovesi, tutti esperti uomini di mare, avevano chiara coscienza, come evidenzia l'accenno del cronista all'abbondante refezione consumata dagli equipaggi della già ricordata flotta di soccorso comandata da Giovanni Campofregoso nel 1420 prima di muovere all'attacco della flotta aragonese⁷⁹.

È praticamente certo che la galea del Vegerio, una volta rientrata a Genova, sia stata aggregata alla squadra che si stava organizzando sotto il comando di Battista Campofregoso per tentare di spezzare il blocco navale che il nemico cercava di stringere attorno alla città, e quindi di vanificare ancora una volta gli attacchi portati da terra dalle forze viscontee, ma non sappiamo se sia stata una delle quattro che vennero catturate dai catalani insieme all'ammiraglio dopo lo scontro combattuto nei pressi di Porto Pisano nel

Atti del Convegno di Studi, Greve in Chianti, 21-24 maggio 1987, Firenze 1988 (Quaderni della « Rivista di Storia dell'Agricoltura », I, 1989), pp. 109-128, in particolare p. 113; E. BASSO, *I Genovesi e il commercio del vino nel Tardo Medioevo*, in *La vite e il vino nella storia e nel diritto (secoli XI-XIX)*, a cura di M. DA PASSANO, A. MATTONE e P.F. SIMBULA, Roma 2000, I, pp. 439-452, in particolare pp. 442-443.

⁷⁸ ASGe, *Antico Comune*, 685, cc. 100 v.-101 v.

⁷⁹ GEORGII et IOHANNIS STELLAE *Annales* cit., p. 346.

mese di settembre e conclusosi disastrosamente per i genovesi, oppure una delle tre che, scampate alla disfatta, portarono a Genova la notizia di una sconfitta che rendeva inevitabile la resa al Visconti e l'abdicazione del pur ancora popolarissimo doge, sui comandanti delle quali la cronaca di Giovanni Stella lascia cadere una sprezzante accusa di vigliaccheria⁸⁰.

Se così fosse stato, dovremmo concludere che l'abbondanza del rancio non aveva contribuito ad alimentare l'ardore guerriero dell'equipaggio, o forse, più semplicemente, che la prolungata tensione accumulata nella precedente crociera, unita al probabile senso di ineluttabile sconfitta che ormai gravava su Genova, deve aver contribuito a raffreddare gli entusiasmi e a rafforzare una visione assai più pragmatica della situazione. In mancanza di riscontri certi, queste sono tuttavia destinate a rimanere semplici congetture, che non potranno prevedibilmente essere né confermate, né smentite, mentre ciò che in questa sede interessa sono i dati sicuri che è possibile trarre dalla fonte e da quelle esaminate in precedenza.

Volendo dunque trarre alcune conclusioni generali dai dati che è stato possibile ricavare dai documenti presi in esame, ritengo che gli esempi che sono stati analizzati nelle pagine precedenti, se messi a confronto con quanto rilevato dagli autori di alcuni degli studi menzionati, permettano di evidenziare alcune caratteristiche significative: in primo luogo, appare evidente come in generale il regime alimentare degli equipaggi delle galee che sono state presentate, impegnate in compiti militari in spazi marini relativamente vicini alla madrepatria, o nei quali potevano disporre di basi di approvvigionamento sicure, pur prevedendo il ricorso alle derrate conservate secondo quantità e modalità assimilabili a quelle indicate dalla trattatistica e dalla normativa coeva in proposito, risulti nettamente più ricco, tanto dal punto di vista calorico, quanto soprattutto da quello dell'apporto vitaminico, grazie alla maggiore frequenza del ricorso all'utilizzazione di vivande fresche acquistate nei vari porti di stazionamento lungo la rotta percorsa.

Tanto i *socci*, quanto soprattutto i rematori delle galee in esame risultano pertanto assai meglio nutriti non solo di quanto previsto nel progetto del Sanudo, il quale del resto riconosce che le cifre da lui indicate rappresentano un minimo ideale, ma anche dei loro contemporanei colleghi im-

⁸⁰ *Ibidem*, p. 349.

barcati a bordo di unità mercantili, rispetto ai quali godono inoltre di razioni di vino assai più abbondanti e, in alcuni casi eccezionali come l'ultimo che è stato presentato, anche di qualità nettamente migliore.

Dobbiamo quindi presumere che in linea generale il vitto riservato agli equipaggi delle galee impegnate per scopi militari fosse in quest'epoca migliore di quello somministrato ai semplici marinai delle galee mercantili, il che appare assolutamente logico in considerazione del fatto che i primi non dovevano essere considerati alla stregua di una semplice 'forza motrice' ma, all'occasione, potevano e dovevano divenire una forza combattente, e che pertanto la conservazione della loro efficienza fisica e del loro morale costituivano un preciso dovere per i patroni delle galee assoldate dal Comune per tali scopi.

Un ulteriore elemento di notevole interesse che risulta emergere con sufficiente chiarezza dalla documentazione esaminata è poi quello relativo alla eventuale differenziazione dell'alimentazione riservata agli ufficiali rispetto a quella somministrata al resto dell'equipaggio, differenziazione che ancora una volta appare assai meno marcata rispetto alle situazioni che sono state individuate negli studi indicati in apertura del presente saggio per i trasporti mercantili, o per le navi impegnate nel trasporto di passeggeri o pellegrini.

Come si è più volte avuto occasione di rimarcare nel corso dell'analisi dettagliata dei dati rilevabili dai documenti presi in esame, la quantità stessa delle derrate fresche imbarcate ad ogni scalo, e il fatto che solo in alcune rare occasioni appaiano precise indicazioni relative alla destinazione di talune di queste provviste alla mensa del patrono o degli ufficiali, porta a pensare che la grande maggioranza di tali alimenti fossero destinati ad un consumo comune da parte di tutti coloro che si trovavano imbarcati a bordo della galea, senza eccessivo riguardo alle distinzioni di grado o di rango sociale, che pure erano ben presenti nell'organico dell'equipaggio e si riflettevano anche sull'importo dei salari pagati ai singoli componenti dello stesso.

Volendo trarre delle conclusioni di carattere generale dall'esame degli elementi specifici sino a qui analizzati e presentati e dal loro raffronto con quanto emerso per altre situazioni dalla precedente letteratura scientifica, si ritiene quindi di poter affermare (pur con le cautele derivanti dal fatto che i dati in oggetto costituiscono solo un campione, per quanto significativo per tipologia e cronologia, della documentazione inedita ancora disponibile) che, per quanto riguarda lo specifico settore delle galee militari, quella forma di 'solidarietà' tra tutti coloro che componevano l'equipaggio, che è stata indicata come una caratteristica precipua della navigazione dei secoli

XII-XIII andata poi appannandosi nel corso degli ultimi secoli del Medioevo, sia sopravvissuta assai più a lungo, risultando ancora sostanzialmente rilevabile nei primi decenni del XV secolo.

Indubbiamente, il fatto di mettere in gioco la propria vita tutti insieme, e in un certo modo di affidare una consistente parte delle proprie possibilità di sopravvivenza alle capacità dei propri compagni, deve essere servito ad attenuare gli effetti di una differenziazione di ranghi sociali che si stava invece affermando con maggiore rapidità nel settore mercantile e che nella specifica sfera militare avrebbe invece fatto avvertire i propri effetti, con significative, e negative, ripercussioni sulle condizioni di vita, e conseguentemente anche sul regime alimentare, dei semplici marinai, nel corso dell'Età Moderna, quando gli oceani di un Mondo reso sempre più vasto dalle grandi scoperte geografiche non sarebbero più stati solcati da navi armate e gestite da privati per conto dello Stato, ma da potenti flotte militari statali con equipaggi inquadrati in una rigida gerarchia di gradi e ranghi che ne sottolineavano nettamente le disparità sociali ed economiche e le conseguenti differenze di trattamento.

INDICE

<i>Marta Calleri</i> , Gli <i>acta</i> di Ottone arcivescovo di Genova (1203-1239)	pag. 5
<i>Jean Richard</i> , Le ‘compromis’ de 1330 entre Gênes et Chypre et la guerre de course dans les eaux chypriotes	» 17
<i>Enrico Basso</i> , I consumi di bordo nei secoli XIV-XV. Note dai registri <i>Galearum</i> genovesi	» 37
<i>Angelo Nicolini</i> , La nave «Santa Maria di Loreto» (1509-1515)	» 61
<i>Giuseppe Felloni</i> , Itinerari e tempi delle comunicazioni secondo le fonti genovesi (secc. XVI-XVII)	» 97
<i>Ilaria Ivaldi</i> , Il palazzo di Antonio Sauli a Genova	» 117
<i>Clara Altavista</i> , Il palazzo di Bendinelli I Sauli e la casa Scaniglia in piazza San Genesio a Genova tra valore simbolico e identità familiare. Spigolature dai cantieri architettonici (XV-XIX secolo)	» 153
<i>Daniela Barbieri</i> , Marc’Antonio Sauli nella <i>Platea Longa</i> degli Zaccaria a Genova. L’edificazione tardo cinquecentesca di un palazzo adornato di molto nobile <i>Architettura</i>	» 199
<i>Bianca Montale</i> , Alla riscoperta delle nostre radici. Il cammino verso l’Unità	» 241
<i>Amedeo Benedetti</i> , Contributo alla biografia di Ernesto Giacomo Parodi	» 269
Albo Sociale	» 285
Atti Sociali	» 291
Sommari e parole significative - Abstracts and key words	» 321



Associazione all'USPI
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Marta Calleri*
Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-02-4

ISSN - 2037-7134

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