ENRICO BASSO

GUERRA DI CORSA, GUERRA COMMERCIALE
E DIPLOMAZIA NELLA CRISI
DELLE RELAZIONI ANGLO-GENOVESI (1412-1421)

Nel 1412, la situazione politica europea era estremamente tesa: la lunga lotta tra la Francia e l'Inghilterra stava entrando in uno dei suoi periodi più acuti, con un concatenarsi di eventi che sarebbe sfociato di lì a tre anni nella campagna militare di Enrico V conclusasi con la battaglia di Azincourt, la quale avrebbe segnato, con il successivo trattato di Troyes, la temporanea eclissi politica del Regno di Francia⁽¹⁾. Nella Penisola iberica, d'altra parte, era sempre viva l'ostilità più o meno latente fra i regni di Castiglia e di Aragona - ciascuno dei quali aspirava ad imporre la sua supremazia su tutta la Penisola - che provocava un fitto intrecciarsi dell'attività diplomatica e di quella militare⁽²⁾.

Genova, a causa delle sue relazioni politiche e commerciali con tutti i contendenti, era profondamente coinvolta in questa situazione: ribellatasi pochi anni prima contro la dominazione di re Carlo VI di Francia⁽³⁾ e postasi sotto la signoria del marchese di Monferrato, Teodoro II Paleologo⁽⁴⁾, la città aveva conseguentemente abbandonato la sua tradizionale posizione politica filo-francese per riavvicinarsi all'Inghilterra, dove da tempo operava una fiorente comunità mercantile genovese, mentre, per quanto riguarda la Penisola iberica, aveva rafforzato i tradizionali legami di amicizia con la Castiglia in un'ottica specificamente anti-catalana.

Questa situazione - che era fra l'altro perfettamente consona agli interessi commerciali genovesi, in quanto consentiva ai mercanti liguri un sicuro approvvigionamento delle pregiate lane inglesi e castigliane - era però destinata ad essere sconvolta dalle inattese conseguenze della politica genovese in Italia.

Dai tempi in cui si era liberata dalla dominazione francese, Genova era opposta a Firenze da un'estenuante guerra per il controllo delle piazzaforti della Lunigiana, cedute dal maresciallo Boucicaut ai Fiorentini dopo la sua cacciata da Genova, guerra che, come tutte quelle che avevano coinvolto i Genovesi in precedenza,

non era limitata al teatro di operazioni italiano, ma si estendeva per *diversas mundi partes* ovunque i Genovesi incontrassero i Fiorentini⁽⁵⁾.

In conseguenza di questi fatti, una situazione particolarmente critica venne a determinarsi in Inghilterra: nell'isola esisteva già da tempo, come si è detto, una fiorente colonia commerciale genovese⁽⁶⁾, che si era visti riconoscere dal re ampi privilegi di carattere fiscale; alla fine del 1411, però, Enrico IV decise di concedere privilegi analoghi anche ai Fiorentini, causando aspre rimostranze da parte dei Genovesi, che si vedevano danneggiati nei loro interessi⁽⁷⁾.

La mossa del re costituiva infatti un deliberato attacco a quel virtuale monopolio dei commerci marittimi tra il Mediterraneo e le Isole britanniche stabilito dai Genovesi: se si guarda al numero di viaggi compiuti da navi genovesi in direzione dell'Inghilterra nei primi decenni del Quattrocento rispetto a quello degli analoghi viaggi intrapresi nello stesso periodo da navi veneziane, si può notare come il rapporto sia a tutto favore di Genova⁽⁸⁾.

In effetti, i porti inglesi - Southampton e Sandwich, soprattutto - costituivano, insieme al grande porto fiammingo di Sluis-L'Ecluse, il terminale di una grande rotta marittima che costituiva il vero asse portante di tutto il sistema commerciale della Repubblica⁽⁹⁾. Grazie alla testimonianza di una copiosa documentazione, siamo in grado di ricostruire questa rotta con sufficiente precisione: il suo punto di partenza era l'isola di Chio, sulla quale convergevano le navi provenienti dagli scali del Mediterraneo Orientale e del Mar Nero - rispettivamente lungo gli itinerari Alessandria-Beiruth-Famagosta-Rodi-Chio e Caffa-Pera-Chio -, e dalla quale esse venivano instradate su di un percorso che, molto spesso senza neanche passare per Genova, le conduceva, dopo aver talvolta sostato nei porti siciliani ed aver fatto scalo a Cadice, *sive in rivo Sibilie*, nell'Atlantico, fino ai già ricordati porti inglesi e fiamminghi⁽¹⁰⁾.

Lungo questa rotta, le grandi navi da mercato genovesi trasportavano verso l'Europa nord-occidentale i prodotti raccolti negli scali orientali, con un posto privilegiato, ovviamente, per l'allume di Focea ed il mastice di Chio, e ne tornavano portando a Genova, ma talvolta direttamente in Oriente, soprattutto la pregiata lana inglese, ripercorrendo, sia pure in scala minore, le orme del grande monopolista duecentesco dell'allume, Benedetto Zaccaria⁽¹¹⁾.

Si può quindi ben capire come la possibilità che i Fiorentini, fino a quel momento costretti a servirsi, per l'approvvigionamento della loro industria laniera, dell'intermediazione genovese, potessero

inserirsi direttamente su questa rotta, costituisse una fonte di gravissime preoccupazioni per i membri della classe di governo genovese, timorosi di vedere intaccato uno dei pilastri dell'economia cittadina, fatto che avrebbe trascinato con sé inevitabili conseguenze politiche.

Visti inutili tutti i tentativi operati per persuadere il re a recedere dalle sue decisioni, i Genovesi pensarono di ricorrere ad una dimostrazione di forza, dirottando verso le Fiandre tutte le loro navi commerciali dirette in Inghilterra⁽¹²⁾. A questo proposito, nel corso del 1412 si infittì la corrispondenza con i consoli delle potenti logge dei mercanti genovesi residenti a Siviglia e, soprattutto, a Bruges; quest'ultima loggia, in particolare, rivestiva un ruolo di primo piano nella vicenda in quanto, come risulta dai documenti, estendeva a quest'epoca la propria competenza anche alle attività dei Genovesi nei porti inglesi.

Appare significativo, a questo proposito, il contenuto di una lettera, inviata l'11 giugno 1412 da Genova ai massari ed ai mercanti genovesi residenti a Bruges, con la quale, oltre ad informare i destinatari sui provvedimenti stabiliti a Genova per bloccare il commercio con l'Inghilterra, li si invitava anche ad inviare in segreto un uomo di loro fiducia a Southampton, affinché potesse controllare di nascosto il movimento delle navi nel porto inglese e denunciare gli eventuali contravventori dei decreti governativi⁽¹³⁾.

A quell'epoca, però, la situazione aveva già avuto sviluppi estremamente preoccupanti: a dispetto di tutte le iniziative prese dal Governo genovese, il sovrano inglese non aveva receduto dai propri propositi e, con la sua approvazione, i mercanti fiorentini avevano proceduto all'acquisto di grandi partite di lana. Non disponendo in quel momento di navi di loro proprietà in Inghilterra, costoro erano stati costretti a ricorrere al noleggio di navi che in quel momento si trovavano a Southampton. La flottiglia, che comprendeva navi castigliane, sicuramente una fiamminga, ed almeno tre navi inglesi (queste ultime da identificare con ogni probabilità con quelle appartenenti ad un gruppo di mercanti inglesi - Drew Barentyn, William Waldern e Walter Cotton - i quali vedevano nella situazione un'occasione da non perdere per inserirsi direttamente nel commercio mediterraneo), aveva già avviato i preparativi per la partenza all'inizio del 1412⁽¹⁴⁾.

Questo accordo tra i fiorentini ed i *patroni* inglesi e castigliani rappresentava, nell'ottica genovese, un ulteriore aggravamento della situazione. Le possibili conseguenze di questo stato di cose erano infatti non solo l'estromissione dei Genovesi dal commercio con

l'Inghilterra, o quantomeno l'indebolimento della loro posizione di monopolio, ma anche l'intrusione, sotto l'egida fiorentina, delle marine commerciali atlantiche nel bacino occidentale del Mediterraneo, una prospettiva che Genova, già impegnata a difendere le proprie posizioni contro la minaccia catalano-aragonese, non poteva assolutamente tollerare.

Il Governo genovese decise quindi di reagire alla minaccia nella maniera più energica: grazie alla fitta rete di agenti e corrispondenti commerciali sparsi in tutti i porti non fu difficile tenere sotto controllo i preparativi e gli spostamenti dei vascelli inglesi e castigliani carichi di lana, mentre, contemporaneamente, si provvedeva a contattare i *patroni* delle navi genovesi, sia quelle presenti in porto, sia quelle in navigazione nel Mediterraneo Occidentale, affinché si mettessero a disposizione della Repubblica per costituire una squadra navale che tendesse l'agguato alle navi nemiche quando queste fossero entrate nel Mediterraneo per dirigersi verso Porto Pisano o Talamone, le destinazioni più probabili.

I primi ad essere contattati a questo fine furono Paganino *de Blasias* e Paolo Italiano, fermati mentre, di ritorno dall'Inghilterra, stavano per salpare da Siviglia alla volta del Mediterraneo Orientale: il 15 febbraio 1412 venne loro ordinato di armare le loro navi e di prepararsi ad inseguire e catturare le navi inglesi, per poi portarle a Genova ⁽¹⁵⁾.

La partenza delle navi inglesi, però, dovette subire, per quanto possiamo ricostruire sulla base dei documenti governativi genovesi, numerosi ritardi; oltre ai problemi organizzativi, probabilmente i mercanti fiorentini speravano di riuscire a sfuggire alla sorveglianza dei Genovesi, cogliendoli di sorpresa in un momento in cui la loro attenzione si fosse allentata.

Sta di fatto che, per trovare nuovamente notizia nei documenti delle navi noleggiate dai Fiorentini, bisogna arrivare fino al maggio 1412: il 4 di quel mese si ebbe notizia che le navi castigliane si trovavano nel Mediterraneo e stavano dirigendosi verso Porto Pisano. Per deferenza verso il sovrano castigliano, e per precisa coscienza dell'importanza del regno iberico e dei suoi porti per il sistema commerciale genovese, il Governo decise di ricorrere ad un metodo quanto meno poco ortodosso per tentare di fermare questo convoglio: un *patronus* castigliano, Goterio *de Santaclara*, la cui nave si trovava nel porto di Genova, venne infatti incaricato di andare incontro ai suoi compatrioti per convincerli a deviare dalla loro rotta ed a dirigersi verso Genova, fornendo loro ampie garanzie che i Genovesi non solo avrebbero rifiutato loro gli eventuali danni, ma erano anche

disposti ad accollarsi l'onere del pagamento dei noli pattuiti con i Fiorentini ⁽¹⁶⁾.

Altrettanta diplomazia non venne però utilizzata nei confronti di una nave portoghese, diretta a Porto Pisano con un carico di grano, che il 17 maggio successivo risulta essere stata catturata da navi genovesi e portata a Savona, dove il carico venne posto sotto sequestro ⁽¹⁷⁾.

La notizia decisiva giunse però a Genova alla metà di giugno: il 13 maggio precedente le navi inglesi erano finalmente salpate da Southampton alla volta di Talamone. In conseguenza di ciò, venne convocata il 18 giugno una riunione, alla quale presero parte, oltre ai membri del Consiglio e degli *Officia* interessati, anche influenti cittadini, per decidere quali provvedimenti adottare in proposito. Si risolse infine di armare, oltre a quelle sopra ricordate, anche le navi di Bernabò Dentuto e di Nicolò di Moneglia per rinforzare la squadra incaricata di intercettare il convoglio nemico ⁽¹⁸⁾.

L'attesa dovette essere lunga, ma finalmente, il 20 agosto, si ebbe notizia dell'avvistamento di due delle navi inglesi all'altezza delle isole di Hyères, ed immediatamente venne ordinato alle navi di Nicolò di Moneglia, di Zaccaria Picono e di Giano Grillo di salpare dal Golfo della Spezia, insieme alla nave di Bernabò Dentuto e ad una galea, per andare ad incrociare davanti alla costa toscana ⁽¹⁹⁾. Si può ipotizzare, sulla base delle notizie sopra riportate, che il convoglio originario si fosse frammentato in gruppi più piccoli, forse nella speranza di riuscire a passare inosservato, una speranza che l'assenza di reazioni da parte dei Genovesi, fino a quel momento, doveva avere alimentato, tanto che, per usare le parole dei governanti genovesi, gli inglesi apparivano navigare «[...] *sine aliquo timore, aut suspicione* [...]».

In realtà, la sorveglianza era continua e, alla notizia che gli inglesi avevano raggiunto Villefranche, portata il 22 agosto dallo stesso Bernabò Dentuto, una seconda squadra di navi genovesi, composta dalle unità di Francesco Spinola, Gabriele Doria, Raffaele Squarciafico, Paganino *de Blasias* e Paolo Italiano, venne spedita ad intercettarli ⁽²⁰⁾.

Lo spiegamento di forze era quindi completato, e la trappola pronta a scattare, ma il ricorso alla forza non sarebbe stato, alla fine, necessario: resisi conto della situazione, intimoriti dall'entità delle forze avversarie, e probabilmente fiduciosi nei tradizionali buoni rapporti intercorrenti fra i loro Paesi e la Repubblica, i *patroni* inglesi e castigliani decisero di cambiare rotta e di dirigersi spontaneamente a Genova per ottenere dei salvacondotti. In una lettera dai toni

trionfali, il marchese ed i membri dell'*Officium Guerre* poterono annunciare a tutti gli ufficiali della Repubblica, il 25 agosto, che il convoglio delle lane aveva attraccato nel porto di Genova e si era consegnato alle autorità ⁽²¹⁾.

* * *

L'operazione di intercettazione del convoglio delle lane poteva dirsi perfettamente riuscita, ed a completarne il successo giunse, il 2 settembre, la cattura della terza ed ultima nave inglese, anch'essa costretta a cambiare rotta e ad ancorarsi nel porto di Genova ⁽²²⁾; ma, nonostante la soddisfazione del Governo, i veri problemi dovevano ancora cominciare.

Il primo problema che si pose ai governanti genovesi, già dai primi giorni, fu quello di stabilire quali e quante parti del carico del convoglio fossero di proprietà di mercanti fiorentini, e quali invece appartenessero ai mercanti inglesi proprietari delle navi. L'*Officium Robarie* non venne chiamato in causa, probabilmente poiché il problema era stato originato da un'azione promossa dallo Stato e non dall'iniziativa di un singolo, e quindi esulava dalle sue competenze ⁽²³⁾. Fu pertanto stabilito, il 22 settembre 1412, di nominare a questo scopo due commissari, Damiano de Mari e Giovanni Fazio, i quali vennero incaricati di condurre l'indagine sotto la supervisione del vicario del marchese ⁽²⁴⁾.

Il Governo intendeva quindi procedere nel rispetto del diritto, sottoponendo a sequestro solo le merci appartenenti a sudditi di Stati nemici. Ma le buone intenzioni erano destinate a naufragare ben presto, sotto la spinta delle pressanti necessità finanziarie poste alla Repubblica dalla conduzione della guerra contro i Fiorentini nella Riviera di Levante: già il 1 ottobre, in una drammatica riunione alla quale presero parte, sotto la presidenza del marchese, i membri del Consiglio degli Anziani e degli *Officia* di Provvisione e di Guerra, fu deciso di imporre un prestito forzoso di 10.000 fiorini ⁽²⁵⁾. La cifra avrebbe dovuto essere pagata dai centocinquanta cittadini più ricchi, proporzionalmente al loro gettito fiscale, e, a garanzia del rimborso, sarebbero state consegnate loro trecento *poche* di lana, presa dal carico delle navi. In caso di mancato rimborso entro il termine di sei mesi, i prestatori avrebbero potuto vendere la lana per recuperare il loro denaro, restando già inteso che un eventuale plusvalore avrebbe dovuto essere versato nelle casse dello Stato. Il particolare interessante di questa deliberazione è, però, il fatto che, passati i sei mesi, i prestatori avrebbero potuto procedere alla vendita

della lana anche se si fosse dimostrato in giudizio che questa non era di proprietà dei fiorentini, ma di mercanti inglesi o di altra nazionalità, senza alcuna possibilità di appello.

La decisione era di notevole gravità, in quanto comportava la violazione di precise norme del diritto, che tutelavano i mercanti neutrali da rappresaglie e sequestri; ma ancor più grave fu la disposizione adottata, il 10 ottobre, dal vicario e dal Consiglio per rispondere alle suppliche di due *patroni*, uno castigliano ed uno fiammingo, i quali chiedevano che venissero pagati loro i noli pattuiti al momento di salpare dall'Inghilterra: fu ordinato al podestà di chiedere ai fattori inglesi residenti a Genova di pagare il debito e, in caso di rifiuto, lo si autorizzò a procedere d'autorità all'apertura dei loro magazzini ed al sequestro di una quantità di lana sufficiente a soddisfare le richieste dei *patroni* ⁽²⁶⁾.

Questa linea di tendenza venne confermata pochi giorni dopo, il 14 ottobre, dagli *Officia* nuovamente riuniti in una seduta comune, nel corso della quale venne deliberato che anche le lane di proprietà di mercanti inglesi, fino a quel momento depositate nei magazzini di alcuni grandi mercanti genovesi, dovessero essere considerate parte del bottino e quindi utilizzabili per garantire i prestiti forzosi stabiliti per reperire il denaro necessario alle operazioni belliche ⁽²⁷⁾.

Il culmine di questo processo venne però raggiunto il 7 novembre, quando venne decretato che l'intero carico del convoglio doveva essere consegnato agli ufficiali di Moneta, i quali, detratto il quantitativo necessario a garantire i prestatori dei 10.000 fiorini precedentemente ricordati, avrebbero dovuto procedere alla graduale vendita di tutta la lana, in modo da garantire un regolare introito mensile di 5.000 fiorini da destinare alle spese belliche ⁽²⁸⁾.

Un tale accanimento contro i beni di mercanti appartenenti ad una nazione fino a quel momento considerata amica potrebbe spiegarsi come una reazione agli avvenimenti verificatisi in Inghilterra nei mesi precedenti. Quando la notizia della cattura del convoglio era giunta nel Regno, Drew Barentyn ed i suoi soci si erano appellati al re, riuscendo ad ottenere lettere di rappresaglia per un valore di 34.000 sterline, con le quali si erano recati a Southampton, dove avevano dato il via ad un sistematico saccheggio dei magazzini e delle navi di tutti quei mercanti italiani - ma anche iberici, come il castigliano Juan Martinez - i quali non avevano potuto provare che le merci in loro possesso non fossero di proprietà dei «Genovesi, nemici del re» ⁽²⁹⁾.

Posto di fronte ad una situazione così compromessa, il Governo genovese si risolse a confermare con tutti i crismi della legalità il

blocco della navigazione verso l'Inghilterra, già operante in modo informale fin dalla primavera precedente, ma ancora scarsamente rispettato, come confermano - oltre alla precedentemente ricordata missiva diretta in giugno ai consoli genovesi di Bruges - numerosi documenti in nostro possesso⁽³⁰⁾. L'8 novembre 1412 venne pertanto stabilito un *devetum Anglie*, con il quale si proibiva non solo la navigazione delle navi genovesi verso l'Inghilterra, ma anche l'invio nel Regno di merci di proprietà di genovesi a bordo di navi di altre nazionalità, il tutto sotto minaccia di pesanti pene pecuniarie, che avrebbero potuto giungere fino al doppio del valore complessivo delle merci in questione⁽³¹⁾.

* * *

Alla fine del 1412, dunque, il commercio tra Genova e l'Inghilterra era ufficialmente interrotto, ma questo stato di cose appare essere stato subito più che voluto da ambedue le parti in causa.

Il Governo genovese doveva infatti tenere conto della contrarietà nei confronti del *devetum* da parte dei grandi mercanti interessati al commercio con l'Inghilterra, i quali temevano che gli spazi operativi lasciati scoperti con l'interruzione della navigazione verso il Regno potessero essere occupati dalla concorrenza veneziana, fiorentina, o anche iberica, che avrebbe potuto approfittare della forzata assenza dei Genovesi per scalzare definitivamente il loro monopolio. Un'espressione tangibile di questa contrarietà nei confronti dell'operato del Governo potrebbe essere ritrovata nella difficoltà con la quale gli ufficiali di Moneta riuscivano a vendere le partite di lana sequestrate, o a farle accettare in garanzia dei prestiti⁽³²⁾; la classe mercantile genovese era evidentemente restia a farsi coinvolgere in un'operazione rivolta contro dei *partners* commerciali così importanti quali erano gli inglesi, e, con uno sguardo più lungimirante di quello del Governo, probabilmente prevedeva già quali avrebbero potuto essere le possibili conseguenze di una simile politica.

Anche da parte inglese, però, l'interruzione dei rapporti con Genova aveva creato notevoli problemi. Ad un attento amministratore quale era Enrico IV *Bolingbroke* non era certamente sfuggita l'importanza fondamentale che l'intermediazione commerciale genovese rivestiva per l'economia del Regno, ed il re non si cullava certamente nell'illusione che i Fiorentini, o anche i Veneziani, potessero, almeno a breve termine, sostituirsi ai Genovesi.

Il sovrano, quindi, superato il momento delle reazioni immediate,

decise di scrivere direttamente al Governo della Repubblica per avere spiegazioni sull'accaduto, in vista di un probabile accomodamento. Il Governo genovese si affrettò a cogliere l'occasione favorevole, rispondendo al re con una lunga lettera, inviata all'inizio del 1413, nella quale - dopo aver chiarito le ragioni delle ostilità tra Genova e Firenze, alle quali andava fatta risalire tutta la responsabilità dell'accaduto - veniva ribadita l'amicizia genovese nei confronti del sovrano e dei suoi sudditi e si dichiarava che la cattura dei beni di proprietà di mercanti inglesi era stata un incidente, assolutamente estraneo alla volontà dei Genovesi, i quali avevano creduto che l'intero carico del convoglio fosse di proprietà dei fiorentini⁽³³⁾.

Queste ultime affermazioni, sottolineate con il solito stile enfatico e retorico, proprio della cancelleria genovese in queste occasioni, contrastano decisamente con gli elementi deducibili dalla documentazione precedentemente esaminata, ma - se si tiene conto del fatto che questi ultimi erano documenti segreti, destinati ad essere noti solo ai più alti magistrati della Repubblica - si può anche ipotizzare che il re avrebbe potuto accettare questa versione dei fatti, quale punto di partenza per una trattativa diplomatica.

La morte di Enrico IV, nell'aprile del 1413, e l'ascesa al trono di Enrico V, schierato su posizioni ben più rigidamente anti-genovesi di quelle di suo padre e meno interessato di lui alle questioni economiche, posero fine, per il momento, a questi timidi segnali di riavvicinamento. Conseguentemente, aumentarono i rischi per le navi genovesi, che continuavano a percorrere la rotta atlantica verso le Fiandre, le quali erano adesso esposte anche al pericolo di attacchi da parte dei vascelli inglesi, come accadde alla nave di Giovanni da Passano, catturata dagli Inglesi nel 1413 mentre navigava verso le Fiandre⁽³⁴⁾. Questa minaccia spinse probabilmente il doge Giorgio Adorno, salito al potere dopo la cacciata del marchese di Monferrato, ad avviare un nuovo tentativo di trattativa diplomatica, affidando a Giannotto Lomellino *quondam Gabrielis* ed a Benedetto Boccanegra, vescovo di Ventimiglia⁽³⁵⁾, il compito di recarsi come ambasciatori alla Corte d'Inghilterra.

La missione - dalla quale tornò il solo Lomellino, poiché il Boccanegra era morto durante il viaggio di ritorno⁽³⁶⁾ - non dovette avere però alcun successo; ciò contribuisce a spiegare la prontezza con la quale il nuovo doge, Tommaso Campofregoso, rispose positivamente alle offerte di alleanza avanzate da Carlo VI di Francia nel gennaio del 1416⁽³⁷⁾. Stretto, dopo la vittoria inglese di Azincourt, nella morsa di una crisi militare senza precedenti, il sovrano francese si era dichiarato infine disposto a riconoscere

l'indipendenza di Genova pur di poter nuovamente prendere al suo servizio navi e mercenari genovesi.

Di fronte al permanere dell'ostilità da parte degli Inglesi, la Repubblica non esitò ad accettare l'offerta e stipulò un trattato di alleanza con il re nell'aprile 1416⁽³⁸⁾. Già pochi giorni dopo, seicento balestrieri, otto navi ed otto galee lasciavano Genova alla volta della Francia⁽³⁹⁾; ma anche altre navi, le quali si trovavano già nella zona di operazioni, si erano affrettate a passare al servizio del re: sei di queste vennero coinvolte nella grande battaglia che, il 15 agosto 1416, vide affrontarsi le flotte di Francia e d'Inghilterra nelle acque dell'isola di Wight. Quando la flotta francese volse in ritirata, le navi genovesi, circondate, proseguirono il combattimento e tre di loro, mentre le altre venivano catturate e portate a Southampton, riuscirono a sfuggire al nemico ed a tornare in porto, suscitando l'ammirato rispetto dei comandanti francesi per il valore dimostrato dai loro equipaggi⁽⁴⁰⁾.

Anche gli Inglesi dovettero riconoscere il valore dei marinai genovesi di fronte ad episodi come quello verificatosi il 25 settembre successivo, che vide la nave di Lorenzo Foglietta *quondam Oberti* riuscire a sfuggire, dopo un aspro combattimento, all'inseguimento di ben sette navi inglesi, che l'avevano attaccata al largo di Calais, nonostante il fatto che quasi tutti i membri dell'equipaggio fossero rimasti più o meno gravemente feriti⁽⁴¹⁾.

La causa della Francia, tuttavia, era ormai una causa persa, ed i membri del Governo genovese, con il loro consueto pragmatismo, dovevano essersene certamente resi conto, sicché non stupisce il fatto che, poco tempo dopo che con il precedentemente ricordato trattato di Troyes fu sancita la vittoria dell'Inghilterra, il doge abbia inviato una nuova ambasceria incaricata di contattare Enrico V.

Il sovrano, questa volta, si dimostrò più favorevole ad ascoltare le offerte di pace provenienti da Genova; a questo atteggiamento non dovettero essere estranee le pressioni esercitate sia dai grandi mercanti inglesi - che avevano dato un notevole contributo finanziario alla vittoriosa campagna in Francia -, i quali guardavano con preoccupazione al calo del volume dei loro affari, verificatosi dopo la scomparsa dei Genovesi dai porti inglesi, sia dagli ufficiali della Corona addetti alla riscossione dei tributi in quegli stessi porti, i quali dovettero segnalare al re come dal 1412 in poi gli introiti daziari fossero notevolmente diminuiti.

Pertanto, l'opera degli ambasciatori genovesi, Raffaele Spinola *quondam Raphaelis* e Stefano Lomellino *quondam Leonelis*, fu questa volta coronata dal successo⁽⁴²⁾, ed essi poterono mettersi al lavoro,

nella primavera del 1421, insieme ad una delegazione inglese composta da personaggi di altissimo livello: Philip Morgan, vescovo di Worcester⁽⁴³⁾, John Stafford, custode del sigillo privato⁽⁴⁴⁾, e William Alnewick, segretario del re⁽⁴⁵⁾.

Le trattative, evidentemente già ben avviate dagli ambasciatori genovesi, procedettero speditamente, e già il 29 maggio 1421 era pronta la bozza del trattato di pace⁽⁴⁶⁾, che venne definitivamente ratificato dal Governo genovese il 21 agosto e dal re il 26 ottobre successivo⁽⁴⁷⁾. Nel frattempo, i mercanti delle due parti erano stati protetti dai salvacondotti che il Governo genovese ed il re si erano scambiati il 9 giugno, con validità fino al 1 novembre⁽⁴⁸⁾.

* * *

Il trattato, oltre alle consuete clausole con le quali le parti si rimettevano vicendevolmente ogni torto o violenza subiti e si impegnavano a non sostenere in alcun modo i nemici dell'altro contraente - per Genova è specificamente indicato il re d'Aragona, mentre per l'Inghilterra sono indicati il Delfino Carlo e i re di Scozia e di Castiglia⁽⁴⁹⁾ -, contiene anche tutta una serie di disposizioni relative alla libertà di navigazione e di commercio. Ai mercanti genovesi veniva garantito il libero accesso in tutti i porti del Regno d'Inghilterra, con ampia libertà di commercio e, soprattutto, con l'assicurazione che, in caso di rinnovate ostilità fra la Repubblica ed il re, sarebbero stati loro concessi ben otto mesi per allontanarsi dal Regno con tutte le loro merci; corrispondenti concessioni ed assicurazioni venivano fatte dal Governo genovese ai mercanti inglesi⁽⁵⁰⁾.

Uno specifico capitolo viene poi dedicato al problema del risarcimento dei danni subiti dai mercanti londinesi nel 1412. A questi ultimi viene riconosciuto il diritto a percepire dai Genovesi ancora 6.000 sterline d'argento - il che, confrontato con la cifra di 34.000 sterline dichiarata nel 1412, ci dà un'idea di quale fosse stata l'entità del ricavato del saccheggio dei magazzini dei mercanti stranieri a Southampton -, che avrebbero dovuto essere pagate in rate annuali di 1.000 sterline ciascuna, da versarsi in occasione della festa di S.Michele, tradizionale termine di scadenza dei contratti commerciali genovesi.

Come sempre avveniva a Genova in questi casi, la materia del risarcimento ai mercanti inglesi venne affidata a degli ufficiali appositamente nominati, e venne istituito un *dricus* dell'1% sul commercio di importazione e di esportazione con l'Inghilterra e la

Fiandra⁽⁵¹⁾; ma in seguito venne stabilito, probabilmente per motivi di praticità, che il denaro per i pagamenti avrebbe dovuto essere fornito dai mercanti genovesi della loggia di Bruges, i cui consoli avrebbero dovuto provvedere a tassare tutti coloro che commerciavano con l'Inghilterra⁽⁵²⁾.

Si era calcolato che in questo modo il debito sarebbe stato estinto nel giro di sei anni, ma, come già in altre occasioni, un sistema così complesso e facile da eludere fu fonte di continui problemi, e troviamo frequentemente notizia, nella corrispondenza intercorsa negli anni successivi tra la loggia di Bruges e la comunità dei mercanti genovesi residenti a Londra, di controversie relative alle resistenze opposte dall'una o dall'altra parte a partecipare ai pagamenti delle rate in scadenza del risarcimento. Ad esempio, nel 1423, furono i mercanti residenti in Fiandra a rifiutarsi di partecipare al pagamento della rata, almeno fino a quando i membri della comunità genovese a Londra non avessero provveduto a rimborsarli del denaro che essi avevano prestato per le spese dell'ambasciata del 1421⁽⁵³⁾.

Nonostante questi problemi nell'applicazione di clausole specifiche, il trattato raggiunse ampiamente il suo obiettivo principale: già nell'estate del 1421 le navi genovesi ricomparvero nel porto di Southampton con i loro carichi di allume, ed il traffico commerciale, dopo un lungo periodo di stasi aggravato dagli eventi bellici, riprese con notevole intensità⁽⁵⁴⁾.

In effetti, gli introiti daziari di Southampton, precipitati ad appena 3.297 sterline annue per le esportazioni e 1.215 per le importazioni durante il periodo 1412-1421, risalirono fra il 1421 ed il 1430 fino ad un massimo di 9.051 sterline e 4.660 sterline rispettivamente⁽⁵⁵⁾. Queste cifre rispecchiano chiaramente quale fosse il ruolo svolto dai Genovesi nel volume complessivo dei traffici commerciali del principale porto inglese, e dimostrano anche quanto fosse stata vana la speranza, coltivata per un certo tempo da Enrico V, che i Fiorentini, o ancor meglio i Veneziani, potessero sostituirli⁽⁵⁶⁾.

* * *

In pace con Firenze fin dal 1413⁽⁵⁷⁾, non più preoccupata dalla possibilità di un'intrusione dei mercanti inglesi nei mercati mediterranei, Genova era dunque riuscita infine a riportare ordine in una situazione che era divenuta a tratti veramente difficile ed a riconfermare il proprio virtuale monopolio negli scambi commerciali fra il Mediterraneo e l'Inghilterra.

Le vicende della crisi anglo-genovese, sin qui esaminate, possono

essere considerate, nel loro complesso, come un modello dei comportamenti adottati da Genova nei casi in cui dei potenziali concorrenti giungevano, o sembravano sul punto di giungere, a minacciare gli interessi della classe mercantile, il cui sostegno era di vitale importanza per i governanti al potere.

Si possono vedere impiegati, in questo caso, tutti i metodi tradizionalmente utilizzati per fronteggiare questo tipo di evenienze: dalla semplice deviazione del traffico marittimo, a scopo intimidatorio, a provvedimenti via via sempre più drastici, come i *deveta* legalmente sanzionati, fino a giungere a vere e proprie operazioni militari. Un insieme di provvedimenti che si possono ritrovare in vari casi analoghi⁽⁵⁸⁾, ma che in questa specifica occasione vengono utilizzati con particolare decisione, in conseguenza della vitale importanza che, come si è precedentemente rilevato, la rotta atlantica verso l'Inghilterra rivestiva per il commercio genovese.

Questa importanza è del resto confermata anche dalla continuità e dall'intensità degli sforzi diplomatici messi in atto, superato il momento iniziale della crisi, per ricucire i rapporti fra Genova e l'Inghilterra. Esaminando tale attività, si possono notare sia le fatiche ed i pericoli ai quali erano sottoposti gli ambasciatori della Repubblica⁽⁵⁹⁾, sia l'indubbia abilità dimostrata da questi uomini, nessuno dei quali era un professionista della diplomazia⁽⁶⁰⁾; ma soprattutto risalta il ruolo decisivo esercitato dalle logge dei mercanti genovesi residenti nei grandi scali commerciali. Gli amministratori di queste logge avevano avuto una parte di primo piano dapprima nel controllare l'effettiva applicazione dei divieti di commercio con l'Inghilterra emanati dal Governo, poi nello spiare l'organizzazione della flotta delle lane e nel seguirne gli spostamenti - favorendone la cattura da parte delle navi genovesi -, ed infine nel fornire consiglio ed assistenza agli ambasciatori inviati da Genova per riconciliarsi con il re⁽⁶¹⁾. Come è già stato rilevato⁽⁶²⁾, era proprio la capillare ed attiva presenza di questi mercanti, e la loro perfetta conoscenza delle realtà locali, a costituire uno degli elementi portanti nella struttura della diplomazia genovese ed uno dei principali fattori dei suoi successi.

Il trattato del 1421, giunto dopo il fallimento di due tentativi precedenti a coronare questo lungo sforzo diplomatico, assicurava dunque nuovamente a questi mercanti l'accesso a quei mercati che costituivano lo sbocco naturale per le merci provenienti dalle colonie genovesi del Levante; ma esso costituiva anche un brillante successo personale per il doge Campofregoso, in un momento assai difficile della sua carriera politica.

Proprio alla vigilia della sua estromissione dal potere ad opera di Filippo Maria Visconti, Tommaso, il «Principe», era infatti ancora una volta riuscito a venire incontro alle esigenze della classe mercantile genovese, il cui appoggio, come si è detto, era sempre tanto necessario alla stabilità dei Governi della Repubblica. Una capacità più volte dimostrata, quella di Tommaso, che può contribuire a spiegare perché, durante tutti i quattordici anni della dominazione viscontea, le simpatie nei confronti del doge esiliato non vennero mai meno, fino al suo trionfale ritorno al potere nel 1436.⁽⁶³⁾

Il doge di Genova aveva quindi tenuto doverosamente conto, nel suo operato politico, del parere e delle esigenze dei mercanti, ma anche Enrico V, risolto vittoriosamente il suo scontro con il re di Francia, aveva infine dovuto prestare orecchio ai consigli che gli venivano da parte sia dei mercanti di Southampton, sia degli ufficiali addetti all'amministrazione delle entrate della Corona, i quali dovevano aver definitivamente chiarito al sovrano come l'ulteriore prosecuzione dello stato di ostilità con Genova avrebbe potuto avere gravissime ripercussioni sull'economia del Regno e, conseguentemente, sui proventi fiscali spettanti alla Corona.

Concludendo, quindi, si può dire che gli interessi coincidenti dei monopolisti dell'allume genovesi - che avevano bisogno assoluto di recuperare l'accesso al principale mercato per il loro commercio - e dei grandi mercanti di lana inglesi - i quali avevano, per il momento, accantonato l'idea di poter fare a meno dell'intermediazione commerciale genovese - abbiano infine prevalso sull'ostinazione di un «Signore della Guerra» come Enrico V, spianando la strada, grazie anche all'abilità dei diplomatici genovesi, alla conclusione di un trattato grazie al quale venne riaperta quella rotta dell'allume della quale si è parlato all'inizio. Questa rotta sopravvisse brillantemente alle crisi susseguitesesi nel corso del XV secolo - la più grave delle quali fu indubbiamente la caduta delle allumiere di Focea in mano ai Turchi, nel 1455⁽⁶⁴⁾ -, anzi, la sua importanza per l'economia genovese crebbe ulteriormente proprio in conseguenza della progressiva riconversione verso Occidente dei traffici commerciali genovesi a causa dei rovesci subiti in Oriente - un processo già avviato nella prima metà del secolo e che subì potenti accelerazioni dopo la caduta di Costantinopoli nel 1453 e, soprattutto, dopo quella di Caffa nel 1475⁽⁶⁵⁾ -. Essa costituì, fino all'età moderna, uno degli assi portanti del grande commercio internazionale, un percorso lungo il quale continuarono a muoversi sempre numerose le grandi navi da mercato genovesi⁽⁶⁶⁾.

Si può dire, quindi, che il trattato del 1421, che ne assicurava nuovamente la percorribilità ai Genovesi, abbia costituito, anche al di là delle previsioni di coloro che lo stipularono, una vera e propria assicurazione per il futuro delle fortune commerciali di Genova, ai cui mercanti il commercio con l'Occidente avrebbe offerto una via per rifarsi delle perdite subite nell'irrimediabile tramonto del loro impero commerciale in Oriente.

- (1) Sulle relazioni tra la Francia e l'Inghilterra nei primi anni del Quattrocento, si veda E. F. JACOB, *The Fifteenth Century, 1399-1485*, «The Oxford History of England», vol. V, Oxford, 1961, pp. 106-117.
- (2) Sulla complessa situazione dei rapporti fra i due regni iberici, che coinvolgeva anche le loro relazioni con la Chiesa, si veda V. A. ALVAREZ PALENZUELA, *Los intereses aragoneses en Italia: presiones de Alfonso V sobre el pontificado*, relazione presentata al XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona, Sassari-Alghero 19-24 maggio 1990, Atti in corso di stampa.
- (3) Sulla dominazione francese si vedano E. JARRY, *Les origines de la domination française à Gênes (1396-1402)*, Paris, 1896; J. HEERS, *Boucicaut et la rébellion de Gênes (1409-1410): armée royale, armée princière ou partisans ?*, in «La Storia dei Genovesi», vol. XI, Genova, 1991, pp. 43-63.
- (4) Sulla signoria del marchese di Monferrato, si veda P. L. CAZZULO, *Il governo di Teodoro II del Monferrato e l'opera di Corrado II del Carretto in Genova (1409-1413)*, Genova, 1919.
- (5) *Georgii et Iohannis Stellae Annales Genuenses*, a cura di G. PETTI BALBI, RR.II.SS., T. XVII, P. II, Bologna, 1975 (d'ora in poi *Annales*), pp. 307-311; F. POGGI, *Lerici e il suo castello*, vol. II, Genova, 1909, pp. 184 e segg.
- (6) Sulle prime notizie relative alla presenza dei Genovesi in Inghilterra, si veda R. S. LOPEZ, *I primi passi della colonia genovese in Inghilterra (note dagli archivi di Genova e di Londra)*, in *Su e giù per la storia di Genova*, «Collana storica di Fonti e Studi», 20, Genova, 1975, pp. 281-288.
- (7) Cfr. A. A. RUDDOCK, *Italian merchants and shipping in Southampton, 1270-1600*, Southampton, 1951, p. 58.
- (8) Sulla presenza commerciale degli Italiani in Inghilterra, si vedano A. A. RUDDOCK, *Italian merchants...*, cit., p. 61; E. F. JACOB, *The Fifteenth Century...*, cit., pp. 351-356.
- (9) Sulle disposizioni emanate, fin dal XIV secolo, per regolamentare la navigazione delle galee genovesi verso la Fiandra e l'Inghilterra, si veda G. FORCHERI, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il Liber Gazarie*, «Collana storica dell'Oltremare ligure», IV, Bordighera, 1974, pp. 109-115.
- (10) Le rotte commerciali genovesi, ben documentate dal materiale proveniente sia dal fondo governativo che da quello notarile dell'Archivio di Stato di Genova, sono state oggetto di studio da parte di molti storici, quali Roberto Sabatino Lopez, Geo

Pistarino, Michel Balard, Laura Balletto, Jacques Heers ed altri ancora; da ultimo, si veda Ph. GOURDIN, *Prosopographie génoise en Méditerranée occidentale, d'après les registres de douane*, relazione presentata al Colloquio Internazionale «Méthodes d'expansion et techniques de domination dans le monde méditerranéen (XIème-XVIème siècles)», Toulouse 21-23 maggio 1991, Atti in corso di stampa. Numerosi atti notarili della prima metà del Quattrocento relativi alla navigazione da Genova verso le Fiandre sono stati pubblicati da R. DOEHAERD - Ch. KERREMANS, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont d'après les archives notariales génoises, 1400-1440*, Bruxelles-Rome, 1952.

- (11) Su Benedetto Zaccaria si vedano: R. S. LOPEZ, *Genova marinara nel Duecento: Benedetto Zaccaria ammiraglio e mercante*, Milano-Messina, 1933; ID., *Familiari, procuratori e dipendenti di Benedetto Zaccaria*, in «Miscellanea di Storia Ligure in onore di Giorgio Falco», Milano, 1962, pp. 209-249. Sul commercio genovese dell'allume e del mastice, si vedano: M. L. HEERS, *Les Génois et le commerce de l'alun à la fin du Moyen Age*, in «Revue d'histoire économique et sociale», 32, Paris, 1954, pp. 31-53; G. PISTARINO, *Chio dei Genovesi*, in «Studi Medievali», X, Spoleto, 1969, pp. 3-68; E. BASSO, *The «Societas Folie Nove»: Genoese aristocrats at the service of the Turkish Sultan*, relazione presentata all'XI Turkish Congress of History, Ankara 5-9 settembre 1990, Atti in corso di stampa.
- (12) A. A. RUDDOCK, *Italian merchants...*, cit., p. 58.
- (13) Archivio di Stato di Genova (A.S.G.), Archivio Segreto (A.S.), *Litterarum*, reg. 1777, c. 182r.; cfr. C. DESIMONI - L. T. BELGRANO, *Documenti ed estratti inediti o poco noti riguardanti la storia del commercio e della marina ligure, I: Brabante, Fiandra e Borgogna*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria» (A.S.Li.), vol. V, Genova, 1867, pp. 357-547, p. 388; A. A. RUDDOCK, *Italian merchants...*, cit., p. 58.
- (14) A. A. RUDDOCK, *Italian merchants...*, cit., p. 58.
- (15) A.S.G., A.S., *Litterarum*, reg. 1777, c. 128r.; il 17 dello stesso mese, i consoli dei mercanti genovesi a Siviglia furono incaricati di controllare che i due patroni eseguissero gli ordini ricevuti: A.S.G., A.S., *Litterarum*, reg. 1777, c. 129r.
- (16) A.S.G., A.S., *Litterarum*, reg. 1777, c. 166v. Tuttavia, alcune navi castigliane vennero ugualmente catturate, e questo fatto provocò una grave frattura nelle relazioni fra Genova e la Castiglia, che venne ricomposta, dopo lunghe e complesse trattative diplomatiche, solo nel 1423; cfr. M. C. LUCERO, *Il trattato del 1423 tra Giovanni II di Castiglia e la Repubblica di Genova*, in *Saggi e Documenti VI*, Civico Istituto Colombiano, «Studi e Testi», serie storica a cura di Geo Pistarino, 13, Genova, 1985, pp. 307-336.
- (17) A.S.G., A.S., *Litterarum*, reg. 1777, cc. 172v.-173r.
- (18) La lettera con la quale la notizia venne comunicata al marchese di Monferrato, in quel momento assente da Genova, si trova in A.S.G., A.S., *Litterarum*, reg. 1777, c. 184v.
- (19) A.S.G., A.S., *Litterarum*, reg. 1777, c. 206v.
- (20) A.S.G., A.S., *Litterarum*, reg. 1777, c. 207r.
- (21) A.S.G., A.S., *Litterarum*, reg. 1777, c. 208r.
- (22) A.S.G., A.S., *Litterarum*, reg. 1777, c. 211r.

(23) Sull'*Officium Robarie*, si veda A. ROCCATAGLIATA, *L'«Officium Robarie» del Comune di Genova (1394-1397)*, Tomo I, «Collana Storica di Fonti e Studi diretta da Geo Pistarino», vol. 54.1, Genova, 1989, in particolare l'introduzione, con la ricca bibliografia ivi citata, alle pp. VII-XXXVII.

(24) A.S.G., A.S., *Diversorum*, reg. 503, c. 74v.

(25) A.S.G., A.S., *Diversorum*, reg. 503, cc. 74v.-75v.

(26) A.S.G., A.S., *Diversorum*, reg. 503, cc. 77r./v.

(27) A.S.G., A.S., *Diversorum*, reg. 503, cc. 77v.-78v.

(28) A.S.G., A.S., *Diversorum*, reg. 503, cc. 81v.-82r.

(29) A. A. RUDDOCK, *Italian merchants...*, cit., p. 59.

(30) Risulta, infatti, che il traffico commerciale tra Genova e l'Inghilterra non si era ancora completamente interrotto: ad esempio, la nave di Gioffredo Spinola era pronta a partire per l'Inghilterra con un carico di guado nell'autunno 1412 — cfr. A.S.G., *Notai*, cart. 480, cc. 69v.70r. e 78v.-79r. —, mentre fra agosto e ottobre dello stesso anno risulta presente nel porto di Genova la nave *Sainte Anne*, di proprietà del londinese William Richman — cfr. A.S.G., *Notai*, cart. 480, cc. 9r. e 73r./v. —; questi ultimi documenti sono pubblicati in R. DOEHAERD - Ch. KERREMANS, *Les relations...*, cit., docc. 152 e 155, pp. 139 e 143.

(31) A.S.G., A.S., *Diversorum*, reg. 503, cc. 82r./v.

(32) Gli Ufficiali di Guerra fecero presente questa situazione al marchese ed agli Anziani il 15 novembre 1412, lamentando le difficoltà che ciò comportava per il finanziamento delle operazioni militari contro Portovenere; cfr. A.S.G., A.S., *Diversorum*, reg. 503, c. 83v.

(33) Un passaggio del testo, reso purtroppo molto oscuro dalle lacerazioni del supporto cartaceo, parrebbe accennare anche ad un ruolo svolto dai Veneziani in tutta la vicenda. La minuta di questa lettera è contenuta in un foglio staccato, posto in fondo al registro 1777 della serie *Litterarum* del fondo «Archivio Segreto» nella sezione governativa dell'Archivio di Stato di Genova; la trascrizione di questo testo è pubblicata in appendice al presente saggio. Desidero esprimere la mia gratitudine all'amica e collega Giustina Olgiati, la quale con grande cortesia e disponibilità mi ha aiutato nella non facile opera di revisione della trascrizione del documento in questione, consentendomi di sciogliere alcune incertezze di lettura.

(34) A.S.G., *Notai*, cart. 480, cc. 221r-222v. La causa giudiziaria originata da questo episodio si trascinò almeno fino a giugno del 1415, quando il da Passano riuscì ad ottenere una prima sentenza arbitrata, relativa alla valutazione in sterline del carico trasportato dalla sua nave; cfr. A.S.G., *Notai*, cart. 481, cc. 227r./v.

(35) Il Boccanegra, vescovo di Ventimiglia dal 1382, risulterebbe morto, secondo alcune fonti, nel 1411, ma la sua presenza in questa ambasceria, ed il fatto che il suo successore venne nominato solo nel 1415, smentiscono queste affermazioni; cfr. C. EUBEL, *Hierarchia Catholica*, vol. I (1198-1431), Munster, 1913, p. 528.

(36) Ancora nel 1416 Giannotto Lomellino era in causa di fronte ai *Magistri Rationales* del Comune contro Federico Boccanegra, fratello del defunto, per recuperare i cento fiorini da lui anticipati ai membri del seguito del vescovo per pagare le spese di viaggio dalle Fiandre a Genova; cfr. A.S.G., A.S., *Diversorum*, reg. 505, c. 73r.

(37) *Annales*, cit., p. 333; M. De BOUARD, *La France et l'Italie au temps du grand schisme d'Occident*, Paris, 1936, pp. 393-394. Il mandato con il quale il re incaricò due dei suoi consiglieri di trattare gli accordi con Genova porta la data del 12 gennaio; cfr. P. LISCIANDRELLI, *Trattati e negoziazioni politiche della Repubblica di Genova (958-1797)*, A.S.Li., nuova serie, vol. I, Genova, 1960, n. 747, p. 141.

(38) P. LISCIANDRELLI, *Trattati e negoziazioni...*, cit., nn. 749-751, p. 142.

(39) Il comandante di questa flotta era Giano Grimaldi, che rimase ucciso durante il conflitto; cfr. *Annales*, cit., p. 333.

(40) *Annales*, cit., p. 334. Le tre navi genovesi catturate vennero in seguito incorporate, con i nomi di *Poule*, *Cristofre* e *Andreu*, nella flotta inglese; cfr. A. A. RUDDOCK, *Italian merchants...*, cit., p. 59.

(41) *Annales*, cit., p. 334.

(42) Insieme ai due ambasciatori, si recò in Inghilterra anche il notaio Simone *de Compagnono*, il quale si vide riconoscere, il 30 ottobre 1421, un rimborso per le spese sostenute nel corso della missione per un ammontare di 96 lire e 14 soldi; cfr. A.S.G., A.S., *Diversorum*, reg. 505, c. 62r.

(43) Il Morgan venne trasferito, nel 1426, alla diocesi di Ely; cfr. C. EUBEL, *op. cit.*, vol. I, p. 529.

(44) John Stafford venne nominato nel 1424 vescovo di Bath e Wells, e dal 1443 divenne arcivescovo di Canterbury, carica che mantenne fino alla morte, avvenuta il 25 maggio 1452; cfr. C. EUBEL, *op. cit.*, vol. I, p. 130, vol. II, p. 117. Sui detentori della carica di custode del «Privy seal» durante il regno di Enrico V, si veda E.F. JACOB, *The Fifteenth Century...*, cit., pp. 426-428.

(45) L'Alnewick, arcidiacono di Salisbury, divenne vescovo di Norwich nel 1426, e nel 1436 fu trasferito alla diocesi di Lincoln, dove rimase fino alla morte, avvenuta il 5 dicembre 1449; cfr. C. EUBEL, *op. cit.*, vol. I, p. 371. Tutti e tre questi personaggi facevano parte del «Privy Council» di Enrico V; sulla composizione di questo Consiglio, si veda E. F. JACOB, *The Fifteenth Century...*, cit., pp. 430-436.

(46) P. LISCIANDRELLI, *Trattati e negoziazioni...*, cit., n. 762, p. 143. La registrazione ufficiale del testo del trattato, eseguita il 26 ottobre 1421, si trova in A.S.G., *Libri Jurium*, II, cc. 357r.-358v.

(47) P. LISCIANDRELLI, *Trattati e negoziazioni...*, cit., nn. 765-766, p. 144.

(48) P. LISCIANDRELLI, *Trattati e negoziazioni...*, cit., nn. 763-764, p. 144. La contemporaneità della concessione dei salvacondotti, datati da Dover e da Genova, costituisce una dimostrazione della velocità con la quale, nonostante la distanza, le notizie potevano essere trasmesse attraverso l'Europa occidentale.

(49) Ancora nel 1419, la flotta del re di Castiglia e Leon, alleato della Francia, aveva compiuto incursioni lungo la costa meridionale dell'Inghilterra; cfr. A. A. RUDDOCK, *Italian merchants...*, cit., pp. 60-61.

(50) Clausole di questo tipo venivano spesso inserite dai Genovesi nei trattati stipulati con le Potenze straniere; per un esempio, si veda E. BASSO, *Il trattato con il principe Ivanko e la diplomazia genovese nel Mar Nero alla fine del '300*, «Atti dell'Accademia Ligure di Scienze e Lettere», vol. XLVII, Genova, 1991, pp. 443-461.

(51) C. DESIMONI - L. T. BELGRANO, *Documenti ed estratti...*, cit., p. 390.

(52) Siamo informati di questo fatto da una lettera inviata nel 1427 ai consoli genovesi a Bruges; cfr. A.S.G., A.S., *Diversorum*, reg. 619, cc. 47r./v.

(53) Abbiamo notizia di questo fatto da una lettera inviata, il 27 settembre 1423, dai consoli dei mercanti genovesi di Bruges — Giuliano ed Oberto Lomellini, Benedetto Spinola e Lancelotto Giustiniani — a Isnardo Cattaneo ed alla comunità dei mercanti genovesi residenti a Londra. Il documento, privo di un numero particolare, è conservato in A.S.G., San Giorgio, *Primi Cancellieri*, busta 87; cfr. C. DESIMONI - L. T. BELGRANO, *Documenti ed estratti...*, cit., p. 390.

(54) A. A. RUDDOCK, *Italian merchants...*, cit., p. 61.

(55) A. A. RUDDOCK, *Italian merchants...*, cit., p. 61 e bibliografia ivi citata.

(56) Il sovrano aveva fatto ampie concessioni ai Veneziani, sperando di incrementare il traffico commerciale con la Repubblica di S.Marco; ma episodi come quello dell'arruolamento forzato di alcune navi veneziane nella flotta inglese avevano fatto temere al Governo della Serenissima l'insorgere di problemi nel traffico con le Fiandre ed avevano bloccato ogni sviluppo degli accordi; cfr. A. A. RUDDOCK, *Italian merchants...*, cit., pp. 59-60.

(57) Il trattato di pace tra Genova e Firenze venne stipulato il 27 aprile 1413, e venne seguito, il 3 luglio dello stesso anno, dalla restituzione a Genova delle fortezze occupate dai Fiorentini; cfr. P. LISCIANDRELLI, *Trattati e negoziazioni...*, cit., nn. 739 e 741, pp. 140-141.

(58) Si pensi, ad esempio, ai *deveta* contenuti nel trecentesco *Liber Gazarie*, relativi sia ai commerci con i paesi islamici, sia a quelli con la Bulgaria e con altri Paesi del bacino pontico; cfr. G. FORCHERI, *Navi e navigazione...*, cit., pp. 19-22 e 47-52.

(59) Su questo argomento, si veda G. OLGATI, *Diplomatici ed ambasciatori della Repubblica nel Quattrocento*, in «La Storia dei Genovesi», XI, Genova, 1991, pp. 353-374, in particolare, per quanto riguarda i rischi personali corsi dagli ambasciatori, le pp. 357-358.

(60) Sui criteri di scelta dei membri delle ambascerie, e sull'organizzazione delle stesse, si veda G. OLGATI, *Diplomatici ed ambasciatori...*, cit., in particolare le pp. 353-361 e la bibliografia ivi citata.

(61) Si veda, a questo proposito, G. OLGATI, *Diplomatici ed ambasciatori...*, cit., in particolare le pp. 354 e 362-364.

(62) G. OLGATI, *Diplomatici ed ambasciatori...*, cit., pp. 362-364.

(63) Su questi aspetti della politica genovese, si vedano E. BASSO, *La Corona d'Aragona e la dominazione viscontea su Genova (1421-1435)*, e G. OLGATI, *La Repubblica di Genova nella guerra di successione al Regno di Napoli (1436-1442)*, relazioni presentate al XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona, Sassari-Alghero 19-24 maggio 1990, Atti in corso di stampa.

(64) Cfr. M. L. HEERS, *Les Génois et le commerce...*, cit., pp. 36-42; G. PISTARINO, *Chio...*, cit., pp. 59-60; ID., *Genovesi d'Oriente*, Civico Istituto Colombiano, «Studi e Testi», serie storica a cura di Geo Pistarino, 14, Genova, 1990, pp. 252-253.

(65) Sul tramonto dell'impero coloniale genovese in Oriente, si vedano: G. PISTARINO, *I Gin dell'Oltremare*, Civico Istituto Colombiano, «Studi e Testi», serie storica a cura di Geo Pistarino, 11, Genova, 1988, in particolare i capp. VIII e IX, alle pp. 409-488; ID., *Genovesi...*, cit., capp. V e VIII, pp. 281-382 e 477-518.

(66) Sulla vivacità degli scambi commerciali nel XVI secolo lungo la rotta che collegava Chio all'Inghilterra, si veda G. PISTARINO, *Genovesi...*, cit., p. 259.

APPENDICE

1413, marzo (?) 3, Genova.

Il Governo di Genova si giustifica con il re Enrico IV di Inghilterra per gli attacchi avvenuti contro navi inglesi, attribuendone la causa alle ostilità in corso con i Fiorentini, e ribadisce l'amicizia dei Genovesi nei confronti degli Inglesi e la loro devozione nei riguardi del re.

Archivio di Stato di Genova, Archivio Segreto, *Litterarum*, reg. 1777, carta priva di numerazione.

Serenissime Princeps ac Domine, litteras Maiestatis Tue, datas sub die XXVI^a novembris preteriti proxime, reverenter et devote suscepimus; quibus pro rei veritate et cause nostre iusticia de Tua semper amplissima confissi clemencia respondemus. Scripsimus Maiestati Regie litteras hic datas MCCCCXI, die XV octobris, breviter continentes quod, experti Gallorum annis fere XV miserabile iugum, ipsos olim imperantes nobis et quicquid in nos moliri poterant, potenter confregeramus pro adipiscenda publica libertate, qua contra fedus, invicem pactum, tyrannice nos privarant⁽¹⁾, ipse etenim fedus ea gens contra ius publicum multipliciter violabat, quin ymo nota sunt omnibus penitus abrumpebat; unde divino et huamano⁽¹⁾ iure nobis cum vi repellere licuit. Qua in re populus florentinus, Gallis ipsis accurrens, ulla ad id iuris vel honestatis ratione compulsus, contra nos forti nixu pugnaverat, ut nos in miserandam retrudere servitutem et ut castra nostri iuris sibi rapaciter usurpare, nostrates variis afficiens incomodis; sic is populus nobiscum⁽²⁾ inhumanitate usus servavit iura vicinie. Quare, ad parandam undique nobis, lucidandamque iusticiam, eum litteris, oratoribus, intermissione amicorum, sepius requisiveramus amice ut, ab iniuria abstinens, nostra nobis illicite usurpata restitueret in pace; quod ubi indurato animo iniuste negaret, nos, id suadente iusticia et nostro honore dictante, eum populum hostes nostros decrevimus, terra marique in personis et here hostiliter persequendos, quo sic⁽³⁾ nobis ad debite restitutionis animos pacemque mutuum urgerentur inviti; in quare⁽⁴⁾, gratias Deo omnium Conditori, hactenus actum magnanime profiteamur. Et quia, Princeps Serenissime, intellexeramus nonnullos Vestre subditos Maiestati aliquosque Florentinos moram in Regno trahentes tunc invicem convenisse lanas et bona ipsorum Florentinorum super navibus anglis sub nomine et periculo eorumdem ad Portum Pissarum vehi, nos, magno cordis merore conciti rem hanc ab omni honestate bonisque semotam moribus, aspicientes futurum esse clarum nostre libertatis exitium, Tuam Maiestatem, apud quam tantum demeruisse nec credimus, devote oravimus ut ne gens illa, omni⁽⁵⁾ sorde turpissima, nobis apud Te, Regem inclitum, prevaleret; qui quociens casum accideret, pro Regiis incrementis Statusque eius seris auspiciis animas fortunasque nostras supremis periculis preberemus, utque easdem conventiones destrueret, rem utique nostre libertati obviam nostrisque conceptibus, pro quibus sic laudabiliter agendis, Maiestati Tue perpetuo

redderemur obnoxii. Hec, Rex piissime, nostre littere continebant. Preter hec, mercatoribus nostris, tuum felix Regnum incollentibus, crebris iussimus litteris ut de hac honestissima re Maiestatem Tuam personaliter devotius exorarent ac excellentissimos natos, reverendissimos presules, illustres dominos et proceres⁽⁶⁾ Regni, quoscumque demum, quibus regia auditum preberet humanitas, ut pro tanta honestate apud Tuam clemenciam ipsorum et nuntii⁽⁵⁾ parte preces fundere humiliter dignarentur; eisdem mercatoribus expresim mandavimus ut omnibus publice nunciarent, truculentissime necitantis⁽⁵⁾ acculeos, ad libertatem, ad status, ad substantie nostre conservationem nos impellere ad illas naves capiendas, si forsitan ad italica litora declinarent. Extremo mandavimus ut ubi viderent preces in cassum fundi, derelictis omnibus, felix tuum Regnum derelinquerent abeuntes, ut hoc saltem moti naute et Florentini, earum mercantiarum domini, ceptis desisterent et avaros reprimerent appetitos.

His diligenter explicitis, Rex serenissime, quam invitis animis, quantis eorum et aliena omitamus incomodis, quantaque cordis amaritudine, mercatores nostri Regnum linquerint, Tua penset providentissima Celsitudo; hoc potuit, que legem non habet, summa necessitas. Nusquam eatenus fata concesserant ut nostra natio, illustrissime memorie progenitorum Tuorum et Tui reverentissima semper cultrix, a ditionis Tue finibus fuerit compulsa discedere, in quibus quondam magnis cum utilitatibus atque comodis est versata, et, si fari de Tue humanitatis licentia, sine presumptione, licet non sine minoribus indubie Tui Regni regnicolarumque; nota sunt hec, experientia iudice rerum optima, magistra cuntarum. Sic igitur studuit vafra illa et pestifera mundi Florentinorum astucia, nostram devotionem a Tui apice⁽⁷⁾ culminis, a⁽⁸⁾ Tui felicis Regni⁽⁹⁾ limitibus facere alienam, non sine pervis comunibus dampnis atque confidimus; sed triverit⁽⁵⁾ aquam, in⁽¹⁰⁾ providentissima Tua⁽¹¹⁾ humanitate large confidimus, cum noverit veritatis extremum. Itaque, Princeps, invitissime, post fussas tot preces, post dignas acceptatas tot tantasque excusationes, robur assumpsimus, vires collegimus nostras et naves armigeras, prepotenti armatorum numero bene fultas, ad res hostium capiendas iure belli; novit Deus nostri parte iustissimi prepotenter paravimus, nullis parcentes laboribus, nullis impensis, ita ut, cum homine lanis naves mare nostre dictioni finitimum appulissent, quator armatas velocissimas naves extra ianuensem portum haberemus in promptu in earum declinaturas excidium, si in eum portum navigare contempsissent ullo colore, quibus appulsis, exoneratisque rebus, de naulis et vecturis magistris integraliter satisfactum, ipsi in pace ad propria pro libito rediere. Mercatorum vero Anglie factores et attornatos, tamquam honorabiles amicos per nostrates iussimus benigne suscipi et generose tractari, eisque impendi universa officia carentis amice. Nunc, dignissime Rex, Tuam oramus clementiam verba nostra patienter exaudiat; expertus es quam iniquo animo possit magnanima mens diu iniurias tollerare, vides quid dictat natura, etiam carentia ratione, anima cuncta, que celo⁽¹⁾, terra marique nascantur sese vitam, corpusque tuentur, declinantque que nocitura videntur, quodam quasi instinctu nature. Non est igitur quo digne admirere si vivax noster vigor, tot iniurias, tot dampna, tot cedes, et gente omnis profecto inimica nature perpessus, res, quas a certo scivimus nostrorum esse hostium et iure omnium gentium nostri effectas dominii, Tuis scriptoribus non relaxat; pro mera, namque⁽¹²⁾, et simplice veritate⁽¹³⁾, et pro nostre cause iusticia⁽¹⁴⁾, apud Tuam inclitam clementiam securiter affirmamus quod hec lane et merces Florentinorum pecuniis, opera, instantia, ad ipsorum usus et utile, sub alienis fuerunt comperate nominibus, sic exquisitis ad occultationem veri, variis coloribus, vafrique figmentis; <de>voti⁽¹⁵⁾ insuper⁽¹⁶⁾ servi Tui, factores et attornatos <pref>ati⁽¹⁵⁾ Tue possunt et debent Maiestati <in v>eritate⁽¹⁵⁾ suggerire sese Veneciis <aplic>uisse⁽¹⁵⁾ atque vidisse Florentinos ibi [.....]⁽¹⁵⁾ assecuramenta super dictis [.....]iti⁽¹⁵⁾ robis rebus ipsorum [.....] se⁽¹⁵⁾ multa

tempora et [.....]⁽¹⁵⁾ latent homines, soli [.....]⁽¹⁵⁾ qui scrutator est cordium⁽¹⁷⁾. Tu, igitur, si apud Regiam Maiestatem quicquam potest nostra devotio, quia de Tuarum magnitudine miranda virtutum indubie speramus, saltem magno opere poterit veritas, dignare ut elucescat, discrete iube queri⁽⁵⁾ funditus, cuius lane et merces sint. Rari regum iussibus inobediunt, multi, si Te velle, cognoverint, Rex iustissime, confidimus, ex incolis Regni devotissimis Regiis, quibus amice sunt virtus et veritas, veritatem aperient, quam ad extremum tempus natura, aut Deus ipse, qui veritas est, parturient. Hii sunt qui, veritatis amore capti, de dampnis comunibus, de nostratum ab inde discessu dolere profunde. Meditetur, obsecramus, sapientie regie altitudo qua fronte, quo ausu, qua iniuria subditorum Pie Maiestatis nos rapere temptaremus, apud cuius solium vivere virtuose nusquam desiderare destitimus. Absit a seculo et ante nos Ille qui omnia potest, Deus, convertat in cineres, quam tantus error animos nostros irriperet. Absit etiam absit, triumphantissime Princeps. Nostratum aliquos dixisse, quod cogitare aut scribere perorrescimus, quod in vestrum despectum, aut saltem nobis invitis, per districtuum vestrorum loca maritima nostra navigia [.....]⁽¹⁸⁾ facient ad exterarum nationes; nemo est veraciter nostratum⁽¹⁹⁾ tantum inscipiens, plus quam certiores redimus. Qui hoc tam temeraria ausu sacrilego perferre temptaverint, Altitudo et quidem⁽²⁰⁾ ineffabilis potentie Tue, [.....]oaiticam⁽¹⁵⁾ lucet⁽²¹⁾ re et fama cognoscitur, ad cuius comparisonem parumper⁽²²⁾, ymo nichil nos posset, simpliciter profitemur, et, si populi florentini rapacitatem superbam, Deo auctore, hactenus suis finibus concluderimus, unde igitur hec gramina sunt illius infande et ab honestis moribus abhominande gentis, more iniqui hominis zizaniam seminantis, his scelestis artibus, his pestiferis venenis, suo more dimicat, non ferro, non armis. Eya, igitur, mansuetudinem Tuam, gloriosissime Rex, oramus, concipe animo et affige quod natio nostra Tui culminis felices semper peramavit successus, Tibi complacere et obsequi desideravit atque desiderat, quicquid egit in Florentinos, licitissimi iuris sanctione peregit, nichil in subditos regios molita est. Optasset, optasset, ut gesta comprobant, quod hec naves undas maris ytalici non intrassent. Et, quod extremum est⁽²³⁾, animadvertet, quesumus, si pro nostre libertatis, si pro nostri status, si pro nostre substantie existentia, contra populum rapacem, horrendum⁽²⁴⁾, nostris viribus et fame imparem, benemerito iure contendimus. Si Tua Maiestas ex nobis grata aliqua cupit, ex iudica, Tuis regis appetitibus obsequiemur, extimplo, cordialiter ad Tue glorie <augmentu> m⁽¹⁵⁾, quam Deus Sui misericordia conservet per tempora longiora. Datum MCCCCXIII, die tertia [.....]⁽¹⁵⁾.

(1) Così nel testo. (2) Segue, depennato: hac (3) sic: aggiunto in soprilinea. (4) in quare: aggiunto in margine sinistro in sostituzione di quia depennato. (5) Lettura incerta. (6) proceres: aggiunto in margine destro in sostituzione di presules depennato. (7) apice: corretto in soprilinea su devotione depennato. (8) Segue, depennato: Regni (9) Regni: aggiunto in soprilinea. (10) Segue, depennato: tua (11) Tua: aggiunto in soprilinea. (12) namque: aggiunto in soprilinea. (13) Segue, depennato: apud Tuam clemenciam (14) iusticia: corretto su: iusticias (15) Lacuna dovuta a lacerazione del supporto cartaceo. (16) insuper: aggiunto in soprilinea. (17) <de> voti... cordium: aggiunto in margine sinistro. (18) Parola illeggibile. (19) Segue, depennata, parola in soprilinea. (20) et quidem: aggiunto in soprilinea. (21) [.....]oaiticam lucet: aggiunto in margine sinistro. (22) Segue, depennato: per (23) Segue, depennato: ad (24) Segue, depennato: benemerit

CARLO VIVALDI-FORTI

LA DIASPORA DELLA FAMIGLIA MERCANTILE GENOVESE NELLE REGIONI LIMITROFE: IL CASO DEI VIVALDI

Introduzione

Con la presente ricerca intendiamo fornire una documentazione sufficientemente sistematica, (anche se limitata, a causa dell'enorme mole di documentazione esistente, la cui consultazione completa non è alla portata di un solo individuo), circa il fenomeno conosciuto come la «diaspora» della famiglia mercantile genovese, cioè l'abitudine che le maggiori casate cittadine avevano, di fondare agenzie commerciali all'estero e di inviarvi a gestirle membri della casata o dell'«albergo».

Questo spiega il motivo per cui si trovano, sparsi per il mondo, fin nelle più lontane contrade europee e transoceaniche, nomi che ancora oggi ci ricordano le passate glorie della Serenissima Repubblica. Fra i casi più recenti e clamorosi, per l'eco che le azioni dei rispettivi personaggi hanno avuto sulla stampa, citeremo i casi del Generale Spinola, ex presidente del Portogallo, e del Generale argentino Belgrano, ex comandante delle forze armate di quel paese.

Ma queste non sono certo eccezioni! Allo scopo di comprendere quali fossero i meccanismi economici e commerciali che conducevano i genovesi «a spasso per il mondo», abbiamo iniziato uno studio sistematico circa gli spostamenti di una di queste famiglie-tipo della classe dirigente mercantile di Genova: i Vivaldi.

La nostra speranza è che le notizie che forniremo possano risultare utili per altri studiosi che intendessero proseguire questo tipo di indagine che, pur nella sua complessità, ci sembra di enorme interesse allo scopo di documentare la grandezza storica di Genova e del suo popolo di intrepidi marinai, per potenza secondo solo, nella storia del Mediterraneo, a Roma e al suo impero.

Potremmo aggiungere che la pubblicazione del presente lavoro avverrà nello stesso anno delle celebrazioni colombiane, e questo fatto può costituire motivo di ulteriore interesse, poiché i grandi viaggi transoceanici, culminati nella scoperta dell'America, furono