

daranno a questi le ulteriori istruzioni. Finalmente riflettere quanto grande sij l'errore concepito da chi per salvare il stato di Terraferma convenga avere la Corsica per avere soldati. Come mai credere nel caso presente questi opportuni per presidiare le piazze, la nostra città, e diffendere lo stato? Gente tutta che altro non desidera che la perdizione della Repubblica, e farsi un trionfo di vederla perduta et anichilata, anziché rendersi necessarie et utili a chi tentasse di opprimerla, sicuro di trovarli sempre fedeli perché animati dalla loro inimicizia contro il proprio Principe. Soggiogata quella nazione dopo il decorso di trenta o quarant'anni potranno Vostre Signorie Serenissime sperare di riavere di buon animo come prima li Corsi al loro servizio; fra tanto spese immense per tenerli in freno, o altrimenti ad ogni minimo disgusto mal concepito vedersi una nuova sollevazione. Solo con la vita si perde l'inveterato e perverso [c 3v] costume, e si perde un tal costume ne' figli perduta la memoria di quello han veduto fare a' loro padri. Addunque fissar la massima prima di deliberare il rimanente, vestirsi di docilità, ricorrere con la dovuta attenzione e cautela dove bisogna, far comprendere il stato deplorabile della Repubblica angustata dalle sue finanze per continuare la guerra in Corsica, e forse servirà questo a risparmiarci dall'invidia delle altre nazioni, dall'apprensione delle grandi ricchezze de' particolari e pubbliche. Stabilito questo punto tentare tutte le strade e mezzi per impinguare il peculio per mantenere fra tanto le truppe che sono in Corsica necessarie a sostenere le piazze, e seriamente pensare allo stato di Terraferma.

MICHEL BALARD

NAVIGAZIONE, ARSENALI E CIBO DEI MARINAI GENOVESI IN ORIENTE NEL TRECENTO

Si è generalmente sostenuto che la navigazione medievale era molto lenta, perché sottoposta ai venti, alle correnti, alla "fortuna" di mare, cioè alle tempeste ed ai cattivi incontri. Inoltre, durante i viaggi "en droiture", i marinai devono accontentarsi di una dieta monotona, a base di biscotto e di vino, senza gli indispensabili cibi freschi, ricchi di vitamine e di oligoelementi. E infine, quando i Latini si stabiliscono in Oriente, riprendono possesso degli arsenali creati dall'impero bizantino e utilizzano la mano d'opera ivi stabilita, rafforzata di tanto in tanto da emigranti — avventurieri che accompagnano mercanti, marinai e soldati.

Eppure non si può essere soddisfatti di tali conclusioni, molte generiche, quando le fonti disponibili ci permettono di determinare con maggiore precisione quale fosse la vita quotidiana dei marinai, quali fossero le rotte seguite dalle navi, gli scali dove si faceva una tappa più o meno prolungata. Tra queste fonti, nessuna è più vicina alla realtà quotidiana della navigazione dei libri di bordo. Meglio dei testi normativi, per i quali ci si può sempre chiedere a che punto siano seguiti, i libri di bordo, scritti dallo scriba della nave, costituiscono certamente la migliore fonte sulla prassi della navigazione nel Medio Evo. Ma il termine deve essere precisato. Si riferisce di fatto ad una certa varietà di testi, con differenze fra l'uno e l'altro. Da una rubrica del *Liber Gazariae*, scritta nel 1330, si sa che le galee leggere, partendo da Genova per la Romania o la Siria, dovevano avere a bordo uno scrivano che registrava sui suoi libri la quantità delle merci caricate da ciascun mercante, i contratti di arruolamento dei marinai, la paga distribuita e le spese fatte per il legno durante il viaggio⁽¹⁾. Ad esempio si può citare il libro di conti della

galea Sant'Antonio, utilizzato nel 61 da John Day per uno studio sui prezzi delle derrate nel Mediterraneo alla fine del Trecento⁽²⁾. Io stesso ho potuto seguire la navigazione di una galea della flotta di Paganino Doria, mandata contro Bisanzio nell'anno 1351. Lo scriba della galea di Simone Lecavella registra le spese del viaggio ed anche, sotto la forma di un giornale di bordo, le diverse tappe del viaggio⁽³⁾. Ugualmente nel 1369-1370, lo scriba della galea di Pellegrino Maraboto, che porta ad Alessandria d'Egitto due ambasciatori del Comune, ci fa conoscere i diversi scali dove si ferma il legno, tanto per il viaggio di andata quanto per il viaggio di ritorno che termina nei pressi di Tropea, in Calabria⁽⁴⁾.

Diversa è la fonte che vorrei presentarvi oggi e che ho avuto la buona fortuna di scoprire, perché registrata nell'Archivio di Stato, sotto una falsa data⁽⁵⁾. Si tratta di un quaderno di tredici fogli dell'anno 1368, che riguarda le spese fatte dallo scriba di un legno genovese, che, partendo da Famagosta, fa tappa in diverse isole del mar Egeo fino a Pera, e che ritorna in Italia per la via di Famagosta, Rodi, Corone e Napoli, dove finiscono i conti. Senza dubbio, il fascicolo non è completo, perché dalle note sparse sulla prima carta si deduce che il padrone del legno è stato debitore nei riguardi dello scrivano per spese fatte a Bonifacio, uno scalo che non compare nelle carte conservateci. E' evidente quindi che la prima parte del viaggio è stato oggetto di registrazioni oggi perdute.

Così come si presenta, la nostra fonte non è un giornale di bordo, e neppure un libro di bordo, ma deve essere considerata come un libro di rifornimenti di bordo dove sono registrate le spese indispensabili per la nave e per l'equipaggio, rimanendo inteso che quando i marinai scendono a terra per pranzare in una tavernetta, lo scrivano di bordo non dice nulla. Da queste considerazioni, si possono dedurre la ricchezza e i limiti della fonte: ricchezza, perché vi troviamo la registrazione tanto delle spese di bocca quanto di quelle per l'armamento della nave con le diverse riparazioni ad ogni scalo. Ma limitata, perché non siamo sicuri che l'ultima registrazione fatta a Famagosta significasse l'immediata partenza della nave; e, d'altra parte, le quantità di derrate comprate non sono quasi mai notificate, per cui non possiamo calcolare gli elementi quantitativi della dieta quotidiana dei

marinai. Purtroppo, il nostro libro di dispensa ci permette qualche considerazione sulla navigazione genovese in Oriente, sugli scali, sui cibi dell'equipaggio, rimettendo in discussione quanto generalmente sostenuto⁽⁶⁾.

Le registrazioni dello scrivano ci inducono ad una considerazione circa il suo livello di cultura. La conoscenza del latino, la formazione nel campo del diritto civile o commerciale, che caratterizzano a Genova il notaio, come ha bene illustrato Giorgio Costamagna qualche anno fa⁽⁷⁾, non esistono nel nostro libro. Lo scrivano Lorenzo Bozzio, un nome che non ho ritrovato nelle fonti coeve, usa una brutta lingua, un latino molto scorretto, che trascura le normali concordanze della grammatica elementare. Trasforma in uno strano latino i termini tecnici nel campo della navigazione e lascia tanti errori nella scrittura che in alcuni casi non si riesce a riconoscere il termine esatto. Insomma lo scrivano di bordo è un uomo di cultura elementare, non paragonabile a quella di un notaio. E' soltanto un mercante di ceto medio, che utilizza un brutto latino perché è d'uso a Genova utilizzare il latino in questo tipo di registrazione. Neppure il padrone del legno, Bertono Juro, ha lasciato traccia nelle fonti coeve. Dunque si tratta di gente di livello medio per un piccolo legno che fa il cabotaggio da un'isola all'altra nel Mediterraneo orientale.

Per questo motivo, le informazioni hanno un valore di primo piano, in quanto non si riferiscono ad una galea di ambasciatori o di avanguardia di una flotta di guerra, ma alla normalità del traffico, affidato più ai legni di piccolo tonnellaggio che ai grandi natanti dei quali tutti parlano, trascurando le flotte ausiliarie di legni o di grandi barche⁽⁸⁾.

Consideriamo dapprima il viaggio del nostro legno. Le registrazioni iniziano a Famagosta il 22 novembre del 1368 e si interrompono il 10 dicembre. Ritroviamo il legno a Rodi il primo di gennaio 1369, cioè 21 giorni dopo l'ultima registrazione in Cipro. Se supponiamo un viaggio di questa durata, per una distanza più o meno di 375 miglia nautiche⁽⁹⁾, la velocità relativa sarebbe soltanto di 19 miglia al giorno. Invece, tra Rodi e Lango, distanti 59 miglia, arriviamo a una velocità di 30 miglia al giorno. Altri viaggi sono ancora più rapidi: sette giorni da Rodi a Corone per 380 miglia, cioè 54 miglia al giorno, e, soprattutto, un giorno da Chio a

Rodi, cioè 190 miglia per via diretta. Due conclusioni si impongono: da una parte, in circostanze favorevoli, con buon vento, la velocità maggiore della nave medievale non è tanto diversa da quella raggiunta da un veliero di oggi, fatta eccezione per i velieri di competizione costruiti negli ultimi vent'anni. La velocità media nei mesi preestivi o dell'autunno va da 30 a 36 miglia al giorno. Seconda conclusione: la velocità della nave è molto irregolare da un viaggio all'altro. Ad esempio, nel mese di giugno, il nostro legno va da Rodi a Famagosta in otto giorni, cioè con una velocità di 47 miglia al giorno. Invece, nello stesso percorso, ma inverso da Famagosta a Rodi, impiega 20 giorni alla fine di agosto, cioè nelle settimane in cui il mar Egeo conosce i venti estivi venuti dal nord e che ostacolano il viaggio del legno. La lentezza dei natanti medievali risulta più dall'irregolarità della navigazione che dalla lentezza assoluta della nave.

Un secondo fattore, questo ben conosciuto⁽¹⁰⁾, determina le stesse conseguenze: cioè la lunga permanenza negli scali. Tenendo conto soltanto delle prime e delle ultime registrazioni scritte in un medesimo luogo, si deduce che il nostro legno rimane in alto mare per 119 giorni e fa soste per 244 giorni: ne risulta, dunque, che la permanenza nei porti rappresenta i due terzi del viaggio. Conoscendo i costi elevati delle soste prolungate dalle navi da carico nei porti odierni, si può capire benissimo il basso rendimento dell'investimento navale nel Medio Evo. Ad esempio, tra il 6 febbraio e il 28 di maggio, il legno di Bertono Juro rimane per 112 giorni a Pera, senza altro motivo che la necessità di provvedere a riparazioni indispensabili, delle quali abbiamo notizia dalle spese registrate dallo scrivano.

In sostanza, l'interesse maggiore del nostro libro viene dalla segnalazione di tutti gli arsenali dai Genovesi nell'area del mare Egeo. A Famagosta, dove esiste a sud della città un arsenale che può essere chiuso da una porta⁽¹¹⁾, lo scrivano registra spese per stoppa, pece, corde, chiodi, spigne, zanche, filo, aghi da vela, barili per l'acqua, tanto all'inizio del viaggio quanto durante la sosta di luglio e di agosto. A Rodi, ancora, si comprano stoppa, pece, zanche e corde, chiodi e tavole di legno, ma soltanto nei viaggi di ritorno. A Lango, 200 chiodi; a Altoluogo due dozzine di corde; a Chio 1700 zanche, filo da vela, tavole di legno, 200 chiodi e

candele di sevo, ma non stoppa e pece. Le più grosse spese di raddobbo sono effettuate a Pera: 13 cantari e mezzo di pece, 3 cantari di stoppa, corde, canapa, filo da vela, zanche, lanterne per la vita a bordo, tavole di legno, un albero medio, sei remi, un'ancora, un ceppo di ancora, barrili e botte da vino, per un totale di 30 prodotti indispensabili all'armamento del legno. Sulla via del ritorno, si comprano di nuovo stoppa e pece a Napoli. Insomma tutti gli scali, al di fuori di Mitilene e di Corone, sono utilizzati per spese di riparazioni. E ciò rallenta, è ben chiaro, la velocità della navigazione. Un piccolo legno che solca le rotte dell'Oriente richiede una cura costante dell'armatore e dell'equipaggio.

Il libro di bordo mette in evidenza l'esistenza di tanti piccoli scali quasi in ogni isola dell'Egeo, dove gli armatori possono fornirsi della pece, della stoppa e delle tavole di legno secondo i bisogni, senza parlare di altri pezzi dell'armamento della nave. Adoperano lavoratori locali, ma soprattutto connazionali trasferiti in Oriente. Ad esempio, un conto del libro elenca lo stipendio di 29 maestri calafati a Pera e di 6 carpentieri⁽¹²⁾. Dei primi, tre soltanto sono Greci, abitanti del borgo vicino a Lagirio, dove si trovava l'antico Exartysis, uno degli arsenali più famosi di Costantinopoli al tempo dell'impero⁽¹³⁾. Invece, 26 calafati sono Liguri, provenienti per la massima parte dalla Riviera di Levante, da Rapallo e Sestri Levante fino a Portovenere. E tutti i carpentieri hanno la medesima provenienza. Si deduce dunque che nei principali arsenali d'Oriente, i Genovesi hanno saputo impiantare una mano d'opera di buon livello, che porta con sé le tradizioni nautiche della Liguria e che mantiene a un livello inferiore gli artigiani locali. I grandi centri del "Commonwealth genovese" sono provvisti di personale qualificato per la costruzione o per il raddobbo dei natanti, e le spese relative sono superiori a quelle impiegate per l'acquisto delle derrate alimentari: a Pera si spendono 285 perperi per la nave e 227 perperi per il cibo dell'equipaggio. Il mezzo nautico è valutato di più di quelli che vi lavorano.

Eppure, ogni scalo fornisce alla nave le derrate alimentari di prima necessità. Il libro di Lorenzo Bozzio è dunque una fonte di gran valore per lo studio della dieta quotidiana dei marinai. Ma, prima di affrontare questo tema, si deve sapere per quale tipo di marinai le spese sono registrate.

Infatti, il libro si apre con questa notizia "*Expense facte pro compagna*"⁽¹⁴⁾. Cosa significa questa parola? In un altro giornale di bordo, quello di Simone Lecavella del 1351-52, lo scrivano faceva la distinzione tra la compagna, cioè gli ufficiali di bordo, dal capitano a lui stesso, circa una diecina di persone, e i rematori che costituivano il resto dell'equipaggio⁽¹⁵⁾. Tra questi due gruppi, la dieta era molto diversa: per i rematori, vino e biscotto e di tanto in tanto un po' di pane fresco e di pesce salato. Invece gli ufficiali, come d'altra parte i mercanti a bordo della Sant'Antonio sulla rotta di Alessandria nel 1382⁽¹⁶⁾, godevano di cibi diversificati: carne fresca, pesci, uova, formaggio, frutta e verdura, pane fresco, olive, aceto, spezie e quelle erbe senza le quali la cucina genovese perderebbe ogni sapore⁽¹⁷⁾. Da queste fonti, paragonabili alla nostra, si potrebbe dunque credere che le spese registrate siano soltanto destinate al cibo degli ufficiali di bordo, che soli meritavano la qualificazione di compagna. Sarebbe lo stesso per il nostro legno? La frequenza delle piccole spese, quasi ogni giorno durante le lunghe soste nei porti, ed anche la quantità ridotta delle derrate comprate, benchè questa sia menzionata soltanto per qualche prodotto e non per tutti, ci fanno sospettare che lo scrivano abbia registrato tutte le spese per la dispensa degli ufficiali di bordo, e non per quella dei marinai, come dimostra qualche rubrica del libro.

Allora cosa mangiava questa gente di mare? Il biscotto, alimento di base degli equipaggi è sempre presente. Se ne comprano tre cantari, 76 rotoli, cioè 156 chili a Famagosta, qualche giorno prima della partenza del legno. Se si tiene conto che il consumo medio di un marinaio o di un rematore doveva superare un mezzo chilo al giorno⁽¹⁸⁾, è ben chiaro che la spesa per 156 chili di biscotto si riferisce soltanto al consumo previsto per una diecina di uomini e non per tutto l'equipaggio, che ammontava a settanta od ottanta marinai. A Rodi, dopo 21 giorni di navigazione, si compra di nuovo 1 cantaro, 44 rotoli di biscotto, cioè 61 chili, una quantità che non bastava per tutta la gente di mare a bordo. A Lango, ad Altoluogo ed a Chio, nessuna spesa per il biscotto. Lo ritroviamo a Pera, dove due grosse spese si riferiscono a questa derrata; da una parte 26 cantari, 96 rotoli e poi 6 cantari, 23 rotoli, alla vigilia della partenza: cioè un

totale di 15 quintali, una quantità senza dubbio prevista per un lungo viaggio. Difatti, si deve aspettare un mese per incontrare una nuova spesa per il biscotto (cioè 1 cantaro, 44 rotoli), cioè 62 chili, comprato a Rodi, poi di nuovo 2 cantari, 30 rotoli, una settimana prima della partenza da Famagosta, e 2 cantari 38 rotoli durante la sosta di dieci giorni a Rodi, sulla rotta di ritorno in Occidente. L'ultima spesa per il biscotto è fatta a Napoli: due cantari e mezzo, alla vigilia della partenza per Genova. Da questi dati, è ben chiaro che, tanto per gli ufficiali, quanto per i marinai, il biscotto rimane alla base della dieta di ogni giorno, ma il consumo dei primi non è del tutto paragonabile a quello dei secondi.

Ciò che li distingue è la straordinaria varietà dei cibi riservati alla compagna. Tre derrate sono oggetto di spese quasi ogni giorno: la carne, il pane ed i ceci. Carne fresca per i giorni di prolungata sosta negli scali e carne salata alla vigilia della partenza del legno; pane fresco che si ritrova in ogni rubrica e soprattutto, un consumo abbondante di ceci, e, in misura più ridotta, di fave. L'importanza del consumo dei ceci non è mai stata rilevata come nel nostro libro. Ad esempio, durante la lunga permanenza di 112 giorni a Pera, Lo scrivano registra 82 spese per i ceci, 53 per il pane, 39 per la carne. Se si comprano i ceci due giorni su tre, è ben chiaro che questa derrata, ricca di proteine e di calorie sotto un piccolo volume, prende il posto del biscotto come alimento di base della gente di mare, almeno durante la sosta negli scali. A Pera solo il pesce, con 58 menzioni, può rivaleggiare con i legumi secchi. Altrove, i ceci arrivano al primo posto per la frequenza delle spese relative: 32 volte a Famagosta, 9 a Rodi, 2 a Lango, 3 a Chio, 1 a Messina e 21 a Napoli.

In confronto con i ceci, le altre derrate alimentari possono essere considerate soltanto come un complemento alla dieta quotidiana, al di fuori del vino per il quale sono registrate importanti spese nei principali scali del legno: Famagosta (4 volte), Rodi (1 botte di vino greco), Chio (1 caratello), Napoli (4 volte) e soprattutto Pera con 38 volte. Tra gli altri componenti della dieta troviamo le uova, il formaggio, i ravanelli, la lattuga, le cipolle, i zucchini, i porri, il caviale, i cavoli e gli indispensabili ingredienti, sale, olio, aceto, spezie, senza dimenticare l'indimenticabile "pestu", comprato una volta a Pera.

Da una attenta lettura dei libri di bordo, fonte specifica e ricchissima per lo studio della vita quotidiana dei marinai e del ritmo della navigazione, risultano dunque tre conclusioni. Dapprima, la lentezza della nave genovese nel Medio Evo è causata non dall'incapacità della gente di mare a domare la natura e gli elementi contrari, ma dalle lunghe soste nei porti e dalla grande irregolarità dei tempi sugli stessi percorsi. Secondo punto: nel Trecento quando la navigazione occidentale si è tanto sviluppata nei mari d'Oriente, ogni isola dell'Egeo costituisce uno scalo più o meno provvisorio per la nave che trova rifornimenti di prima necessità. In confronto, i grandi stabilimenti genovesi e non genovesi — pensiamo a Rodi — danno la possibilità di raddobbare la nave; ogni sosta permette di sostituire dei pezzi rotti o perduti e di rafforzare l'armamento. E, infine, le spese per la dispensa dimostrano che la dieta della gente di mare è ben più diversificata di quello che si credeva: il biscotto, re del mare, cede la sua preminenza, almeno negli scali, ai ceci, alla carne e al pane fresco, contornati da una grande varietà di derrate alimentari che danno un pò di dolcezza e di delicatezza alla tavola di bordo.

Ieri, come oggi, i Genovesi a terra o a bordo, sanno davvero vivere bene.

Note

- (1) V. VITALE, *Le fonti del diritto marittimo ligure*, Genova 1951, pp. 64-68 e 89; G. FORCHERI, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il "Liber Gazarie"*, Genova 1974, pp. 79 e 119-122.
- (2) J. DAY, *Prix agricoles en Méditerranée à la fin du XIVe siècle*, in *Annales ESC*, 1961, pp. 629-656.
- (3) M. BALARD, *A propos de la bataille du Bosphore. L'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351-1352)*, in *Travaux et Mémoires du Centre de recherches d'Histoire et Civilisation byzantines*, vol. 4, Paris 1970, pp. 431-469.
- (4) M. BALARD, *Escales génoises sur les routes de l'Orient méditerranéen au XIVe siècle*, in *Recueils de la Société Jean Bodin. Les grandes escales*, vol. 32, Bruxelles 1974, pp. 243-264.
- (5) Archivio di Stato di Genova (ASG), San Giorgio, Galearum S. Georgii, n. g. 2122/C.
- (6) M. MOLLAT, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique IXe-XVIe siècles*, Paris 1983, pp. 145-146; le relazioni presentate al Convegno internazionale di Storia marittima di Napoli, in R. RAGOSTA, *Le genti del mare Mediterraneo*, Napoli 1981 e L. BALLETTTO, *Medici e farmaci. Scongiuri e incantesimi. Dieta e gastronomia nel Medioevo genovese*, Genova 1986, p. 277 e nota.
- (7) G. COSTAMAGNA, *Il notaio a Genova tra prestigio e potere*, Roma 1970.
- (8) F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Parigi 1966, vol. 1, pp. 274-276.
- (9) Sulle distanze e i tempi di percorsi nel Mediterraneo si veda J. PRYOR, *Geography, technology and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1988, pp. 97-99.
- (10) M. BALARD, *La Romanie génoise (XIIe-début du XVe s.)*, 2 vol., Genova Roma 1978, vol. 2, pp. 576-578 e bibliografia ivi citata.

(11) M. BALARD, La colonie génoise de Famagouste (XIIIe-XVe s.), in *Nouvelle Histoire de Chypre*, pubblicata da Th. PAPADOPOULLOS (sotto stampa).

(12) ASG, San Giorgio, Galearum S. Georgii, n.g. 2122/C, f. VIII.

(13) R. JANIN, *Constantinople byzantine*, Parigi 1964, pp. 236 e 457.

(14) ASG, San Giorgio, Galearum S. Georgii, n.g. 2122/C, f.I.

(15) M. BALARD, *A propos de la bataille du Bosphore*, op. cit., p. 456.

(16) M. BALARD, *Escales génoises*, op. cit., pp. 254-255.

(17) L. BALLETTTO, *Medici e farmaci*, op. cit., pp. 201-203 e 210-213.

(18) F.C. LANE, Diet and Wages of Seamen in the early XIVth century, in *Venice and History*, Baltimore 1966, p. 264.

DAVID JACOBY

LES GÉNOIS DANS L'EMPIRE BYZANTIN: CITOYENS, SUJETS ET PROTÉGÉS (1261-1453)

L'expansion de Gênes dans le cadre de Byzance et de la mer Noire dans la seconde moitié du XIIIe et au XIVe siècle se manifeste par la présence et l'activité économique d'un nombre croissant de Génois dans ces régions. Le qualificatif *Ianuenses* qui les désigne s'applique à des marchands, marins et colons originaires de Gênes ou les descendants de ceux-ci. Mais, en outre, parmi les *Ianuenses* on trouve également d'autres Latins, des Grecs, des membres de diverses ethnies orientales, ainsi que des Juifs. Ces individus spécifient souvent leur qualité de *civis*, *burgensis* ou *habitor* d'une localité déterminée. La signification de ces termes varie au niveau de l'usage selon le cadre chronologique et géographique dans lequel ceux-ci apparaissent, ou encore selon la nature des sources qui les reproduisent. Tantôt ces termes ont un sens général relatif à la résidence d'un individu, tantôt un sens plus précis chargé d'une connotation juridique. Leur contenu diffère également selon qu'il s'agit d'un comptoir génois situé en terre étrangère, tel que Péra dans l'Empire byzantin, ou d'un territoire soumis à l'autorité de Gênes, tel que Chio dès la seconde moitié du XIVe siècle. Quoiqu'il en soit, leur portée dépasse largement le cadre individuel. Ces termes révèlent en effet des aspects particuliers de l'expansion politique, économique et démographique de Gênes outremer. Ils permettent en outre de mieux évaluer l'ampleur et la nature de la pénétration génoise en Roumanie.

On comprend dès lors l'importance que revêt l'interprétation des termes mentionnés ci-dessus. Avant d'aborder leur étude, une remarque préliminaire s'impose. Il est d'usage de les examiner uniquement sur la foi de la documentation génoise relative à une région déterminée. Le compartimentage