

CENTRO DI CULTURA E STORIA AMALFITANA

INTERSCAMBI SOCIO-CULTURALI
ED ECONOMICI FRA LE CITTÀ MARINARE
D'ITALIA E L'OCCIDENTE
DAGLI OSSERVATORI MEDITERRANEI

*Atti del Convegno Internazionale di Studi
Amalfi, 14-16 maggio 2011*

DEDICATO ALLA MEMORIA DI

EZIO FALCONE

GIÀ PRESIDENTE DEL
CENTRO DI CULTURA E STORIA AMALFITANA

A CURA DI

BRUNO FIGLIUOLO E PINUCCIA F. SIMBULA

Amalfi

Presso la Sede del Centro
2014

IL REGNO NASRIDE DI GRANADA E I MERCATI DEL MEZZOGIORNO ITALIANO*

ADELA FÁBREGAS

Il processo di creazione di spazi economici integrati nell'area mediterranea a partire dall'aggregazione commerciale è un argomento sul quale da diversi anni la storiografia si è soffermata. Sono stati offerti nuovi modelli di analisi dello sviluppo economico a partire da una visione multifocale e dall'individuazione di dinamiche di convergenza degli spazi economici emergenti, in contrapposizione al classico dualismo centro-periferia, sviluppo-sottosviluppo, che aveva finora caratterizzato l'interpretazione colonialista del decollo economico del Mediterraneo. Queste nuove tesi sono state formulate in parte come reazione alle teorie classiche impostate sulla schematica interpretazione di uno sviluppo segnato dal totale dominio delle grandi potenze commerciali sul resto delle aree. Teorie che restituivano un profilo piatto delle economie "sommese", eccessivamente prospettate come indirizzate a soddisfare le esigenze e gli interessi delle metropoli mercantili. In altre parole, lo sviluppo di queste economie era analizzato prevalentemente come l'esito di fattori esterni, tralasciando i meccanismi di sviluppo interno e la dinamicità propria di quelle regioni che si aprivano alle nuove esperienze di scambio internazionale¹.

La presunta "integrazione" nei grandi sistemi di mercato che si andavano plasmando, delineata come un fatto sostanzialmente dovuto alla mediazione sostanzialmente esterna e, soprattutto, caratterizzata da feroci livelli di dipendenza economica, di fatto impediva di intravedere lo svi-

* Quiero agradecer la inestimable ayuda prestada por la profesora Pínuccia F. Simbula en la corrección del texto traducido al italiano que, de su mano, no sólo adquiere una forma mucho más ajustada y correcta, sino que además se ha visto enriquecido enormemente por sus oportunas apreciaciones.

¹ P. IRADIEU, *Introducción*, in *La Mediterrània i la idea d'Europa. Espais, cultures, intercambis i èlits en el trànsit de l'edat mitjana a la moderna*. Dossier monogràfic de la «Revista d'Historia Medieval», València 1995, pp. 9-18, espec. p. 13.

luppo dei meccanismi di inserimento delle aree "periferiche" negli articolati sistemi complementari in formazione. In questa visione si vedevano inoltre le sfumature suggerite da presenze e attività meno eclatanti rispetto a quelle svolte dagli esponenti delle "metropoli" che dettavano le "trasformazioni".

Le serie limitazioni poste alla comprensione della natura socioeconomica dei territori periferici e della loro proiezione commerciale erano evidenti. Già negli anni '80, contro questa interpretazione si erano levate voci di denuncia ed erano stati fatti i primi tentativi, più o meno complessi, per reimpostare la discussione².

Aldilà del protagonismo indiscusso di determinati settori del commercio internazionale, la storiografia recente ha messo l'accento su un'economia più aperta e dinamica di quanto fino ad allora prospettato, dotata delle proprie capacità di sviluppo e anche dei propri limiti, senza imposizioni necessariamente dettate dall'esterno.

In questa ottica sono stati condotti studi magistralmente costruiti come quello sulla Sicilia³ o su Valencia. Quest'ultimo, frutto di un ambizioso programma di ricostruzione della struttura economica del regno, risulta caratterizzata da un duplice sistema, agricolo e artigianale orientato verso attività speculative⁴.

Su questa impostazione sono stati avviati studi anche in altre aree, compreso il territorio granadino, tradizionalmente considerato una colonia mercantile ligure. Nel nostro caso, gli studi sul commercio nasride hanno cominciato di recente a focalizzare l'attenzione sulle comunità mercantili straniere che condividono lo spazio granadino con i genovesi, cioè fiorentini, veneziani, catalani, presenti nel regno tra i secoli XIV-XV. Sicuramente meno rilevanti rispetto alla comunità ligure, sul piano qualitativo e quantitativo delle attività, questi operatori rivestono una notevole importanza in quanto, con la loro presenza, mostrano un'elasticità dell'economia nasride

² Alcune considerazioni furono espresse nel volume miscelaneo di M. BALARD (dir.), *Etat et colonisation au Moyen Age et a la Renaissance*, Lyon 1989. La grande spinta a questa nuova prospettiva fu data in grande misura da S. R. EPSTEIN, *An island for itself. Economic development and social change in late medieval Sicily*, Cambridge 1992.

³ EPSTEIN, *An island for itself* cit.

⁴ G. NAVARRO ESPINACH, *Industria y artesanado en Valencia, 1450-1525. Las manufacturas de seda, lino, cáñamo y algodón*, Valencia 1995; J. E. CRUSILLES GÓMEZ, *Hombres de negocios y mercaderes bajomedievales valencianos*, Valencia 1996; D. JUAL, *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Valencia 1996; M. ABAICI, *Manufacturas rurales y comercio interior valenciano. Segorbe en el siglo XV*, Castellón, 1997; J. BORDES GARCÍA, *Desarrollo industrial textil y artesanado en Valencia de la conquista a la crisis (1238-1350)*, Valencia 2006.

molto più marcata di quanto ci si dovrebbe aspettare in una realtà effettivamente soggiogata dagli interessi della comunità ligure.

In queste linee di ricerca si devono considerare anche altri legami come quelli che sembrano costruirsi fra il regno nasride e gli spazi meridionali italiani. In alcuni di questi casi, le relazioni sono certamente mediate dall'attività genovese, ma mettono in luce la vera natura dell'integrazione del mondo nasride all'interno di un sistema regionale nel quale più facilmente si individuano segni, più che di dipendenza, di complementarietà.

Territori come quelli dell'Italia meridionale, compresa l'area campana e la Sicilia, o come quelli del quadrante meridionale della Penisola Iberica, dove si trova il nostro piccolo regno, sono soggetti a una dinamica di sviluppo interno delle proprie economie. Soltanto grazie all'evoluzione dei loro comportamenti economici trovano la via di integrazione nelle reti delle nascenti strutture del commercio internazionale, dove si costruiscono e si intrecciano spazi di complementarietà, oltre che di concorrenza, che facilitano il loro inserimento nei sistemi speculativi commerciali. Il disegno di questi spazi economici è indubbiamente favorito dalla capacità di aggregazione sviluppata dalle grandi potenze commerciali dell'epoca. Genova, come noto, all'epoca era giunta a costruire un'area di influenza nel bacino occidentale del Mediterraneo, sulla quale si impernia gran parte della sua prosperità dal XIII secolo in poi. Su questa base si creano i profili di uno spazio economico comune, seppur ancora a livello embrionale. Questa affermazione non implica ammettere senza riserve l'impianto dalle tradizionali tesi colonialiste che puntavano sullo schema centro-periferia. Anzi, questo sviluppo sembra sostanzialmente estraneo a qualunque tipo di imposizione coloniale⁵.

Ovviamente non abbiamo l'intenzione di affrontare la casistica italiana, poiché non conoscendo la situazione con la dovuta profondità, non siamo in grado di sviluppare un'analisi sufficientemente rigorosa. Invece possiamo offrire una breve descrizione di quanto finora emerso sulla situazione dell'economia nasride nella fase della sua proiezione mercantile internazionale.

L'estremo sudorientale della Penisola Iberica durante i secoli XIII-XV era parte dell'ultima formazione islamica sopravvissuta nell'antico territorio di Al-Andalus. Costituiva quello conosciuto come regno nasride di Granada, caratterizzato da un mercato indirizzato speculativo di una

⁵ A. FÁBREGAS, *El reino nazarí de Granada como área de comercio internacional: ¿colonia mercantil o espacio de integración?*, in «Anales de la Universidad de Alicante» (in corso di stampa).

parte della sua economia. Infatti, il commercio è la principale via di integrazione economica del regno nell'Occidente europeo a cui si salda fondamentalmente grazie una posizione strategica nelle principali reti di scambio e ad una tradizione produttiva peculiare, che trasforma la regione in uno degli spazi occidentali di approvvigionamento di beni particolarmente apprezzati nei mercati europei del tempo.

In realtà, l'inserimento di questo territorio nel tessuto commerciale dell'Occidente al momento della creazione dello stato nasride, avvenuta nel 1232, aveva già una certa tradizione⁶. Con i nasridi gli scambi mercantili internazionali nel territorio granadino entrano in una decisa politica regia di tutela e incentivazione. L'obiettivo era di assicurare dal principio la prosperità economica del giovane regno appena costituito, cogliendo la fase di sviluppo che animava l'Occidente e lo slancio del nascente sistema di scambi. E' in quest'ottica che si favorisce il radicamento di comunità straniere nel mercato locale. Si tratta di gruppi ben organizzati, protetti dallo stato di origine e da quello che li ospita. Riconosciute statutariamente, queste "nazioni" salvaguardano le proprie attività attraverso meccanismi di solidarietà interna che garantiscono il profitto degli investimenti⁷.

Il trattamento fiscale decisamente favorevole di cui godono alcune di queste comunità, prima fra tutte quella genovese, è il fondamento della loro prosperità e dell'andamento particolarmente florido di alcune attività, sostenute quasi in regime di monopolio, anche se mai come tali ufficialmente indicate.

⁶ L'inserimento di Granada in questa rete commerciale sembra essere il risultato di una strategia di radicamento commerciale portata avanti dalle potenze commerciali emergenti anche in altre zone. La costa di Al-Andalus, a partire dal XII secolo, è oggetto di una pressione bellica senza precedenti, inquadrata nello spirito di Crociata che all'epoca anima le attività dell'Occidente Latino. Agli attacchi lanciati da Genova, ad esempio, contro città come Tortosa o Almeria, segue un processo immediato di apertura delle attività mercantili da parte di uomini d'affari conazionali. Questa situazione ha fatto pensare che la conseguenza di un dominio militare incontestabile, oppure la sola minaccia di questa annessione militare, non fosse altro che una strategia di penetrazione commerciale nelle migliori condizioni da parte di Genova. A. MALPICA, *Dal Mediterraneo islamico al Mediterraneo cristiano. Il dominio del bacino occidentale nel Mediterraneo centrale*, in V. D'ARIZZO (a cura di), *Una città nel Mediterraneo: l'Opulenta Salernum*, Salerno 2001, pp. 31-66; M. MONTESANO (a cura di), *Caffaro. Storia della presa di Almeria e Tortosa (1147-1149)*, Genova 2002; A. FÀBREGAS, *Almeria en el sistema de comercio de las repùblicas italianas*, in *Actas del las II Jornadas Técnicas de la Alcazaba de Almeria*, Almeria 2006, pp. 37-62.

⁷ J. HEERS, *Origines et structures des compagnies coloniales génoises (XIIIe-XVe siècle)*, in *Etat et colonisation au Moyen Age*, sous la direction de M. BALARD, Lyon 1989, pp. 17-33.

E' innegabile il ruolo fondamentale assunto dai Genovesi nel settore commerciale dell'economia nasride. In primo luogo, la proiezione del regno sul mercato internazionale, in larga misura, è possibile grazie all'attività dei liguri, i più solidi intermediari tra la produzione interna e i mercati internazionali. A nostro avviso, però, questi gruppi non instaurano un rapporto di carattere coloniale. Durante l'età nasride non ci troveremo mai davanti a un territorio controllato direttamente da esponenti stranieri allo scopo esclusivo di ottenere un beneficio economico. Occorre, infatti, sottolineare l'assenza genovese nella struttura politica del regno: per quanto le relazioni di alcuni degli esponenti più significativi della comunità con l'élite statale possano essere state strette, in alcuni casi di vera e propria collaborazione, in realtà le decisioni sugli indirizzi politici del regno non furono mai liguri.

Le comunità, quella genovese come le altre forestiere, per quanto mostrino la capacità di orientare con la domanda le scelte economiche del regno, hanno una incisività diretta limitata: non avranno mai possedimenti in territorio granadino; non gestiranno in alcun modo lo sfruttamento delle risorse naturali e con difficoltà imporranno le condizioni di scambio delle merci granadine sul mercato internazionale⁸. È chiaro che questi mercanti incoraggiano e favoriscono alcuni settori produttivi di carattere speculativo; si tratta però di incentivi, stimoli, talvolta forti, in grado di spingere al limite le capacità produttive di una società contadina per rendere disponibili sul mercato beni non strettamente legati alla propria sussistenza, ma in nessun caso emergono come il segno di una imposizione.

In realtà, l'economia nasride godeva già di condizioni interne di partenza assolutamente favorevoli ad una riconversione speculativa, grazie alle sue capacità di produrre di merci, come lo zucchero o la seta, non sempre facilmente reperibili, la cui domanda era in costante ascesa sulle piazze occidentali. Inoltre, a livello locale possedeva un tessuto di scambio proprio la cui rete non è ben conosciuta, ma crediamo già ben strutturata prima dell'arrivo genovese. La capacità di inserimento in questi canali di approvvigionamento sembra essere alla base delle strategie degli operatori stranieri.

Si può dunque affermare che Granada non è un semplice spazio di transito, liberamente disponibile per le necessità e gli interessi degli uomini d'affari stranieri. L'accesso del mondo nasride a questa piattaforma distributiva avviene grazie a condizioni interne prestabilite nel mercato locale che, presumibilmente, poteva contare su un'organizzazione in

⁸ FÀBREGAS, *El reino nazarí de Granada como área de comercio internacional* cit.

grado di rendere possibile l'aggancio. L'inserimento di queste comunità mercantili nel tessuto economico locale, fu probabilmente facilitato dalla stessa capacità dello stato granadino di controllare la disponibilità e il grado d'apertura dei propri mercati. In questo senso, come già affermato, credo si possa iniziare a parlare di interessi complementari, non dipendenti e tanto meno economicamente asserviti.

Nel processo di apertura, chiaro ed incontrovertibile, Granada trova il migliore alleato in Genova, la quale incorpora economicamente questi territori nel sistema integrato che va costruendo sulle basi delle orbite di influenza create. Dall'altro lato, per i nasridi, in qualche modo, si concretizza la possibilità di armonizzare la commercializzazione delle risorse con i profitti delle speculazioni economiche. E' in questo contesto che Granada si avvicina alle città e ai mercati italiani meridionali, ed è soltanto in questa chiave che si coglie l'intreccio delle relazioni intessute nei nostri territori.

Spazi di complementarietà? Granada e i mercati del Sud d'Italia

La prima impressione che potremmo avere confrontando due aree mediterranee come quella granadina e siciliana sembrerebbe quella di trovarsi davanti a spazi concorrenti. Granada e Sicilia si presentano alla fine del Medioevo come i due mercati di approvvigionamento di zucchero di canna nel Mediterraneo occidentale. Lo zucchero è un prodotto che guadagna un progressivo apprezzamento nei mercati europei, fino a conquistarsi. E' probabile che al suo straordinario successo abbia contribuito anche la strategia produttiva messa in atto nei secoli del basso medioevo individuabile con particolare chiarezza proprio in questi due territori. La diversificazione qualitativa della produzione di Granada e della Sicilia consente all'Occidente di rifornirsi di zuccheri di qualità medie e basse e allarga enormemente lo spettro dei consumatori che possono acquistare un alimento fino a quel momento considerato di lusso. L'arrivo di questi prodotti a minor costo e, soprattutto, la possibilità di proseguire il processo di raffinazione direttamente nei mercati di consumo, documentato nel caso di quelli granadini e siciliani di qualità inferiore⁹, contribuisce ad abbassare

⁹ E. CANAL - F. COZZA - L. LAZZARINI - G. VITTA LAZZARINI, *La lavorazione dello zucchero a Venezia documentata dal ritrovamento di forme e cantarelli nella laguna veneta*, «Padusa. Bollettino del Centro Polesano di Studi Storici Archeologici et Etnografici», XII (1976), pp. 125-142; A. FÁBREGAS, *Producción y comercio de azúcar en el Mediterráneo medieval. El ejemplo del reino de Granada*, Granada 2000; M. MONTANARI - G. MANTOVANI - S. FROVZONI (a cura di), *Fra tutti i gusti il più soave... Per una storia dello zucchero e del miele in Italia*, Bologna 2002.

in modo considerevole i prezzi di acquisto e quindi situa il prodotto alle porte del consumo massiccio che caratterizza la storia dello zucchero nell'età moderna. L'irruzione con forza nei grandi mercati europei delle due nuove qualità di zucchero, affianca i pregiati prodotti di provenienza orientale che ancora monopolizzano la fascia più alta dei prodotti destinati all'élite. Gli "zuccheri occidentali", collocati nella fascia di mercato intermedia, trovano in questo segmento il terreno di competizione. Lo zucchero siciliano guadagnerà posizione nei canali di distribuzione controllati da Venezia, Firenze e Aragona, mentre nelle piazze dei circuiti genovesi il trionfo è dello zucchero nasride o di *Malica*, secondo la nomenclatura delle fonti. Ci sono comunque altri spazi di concorrenza aperta, dove il successo di un prodotto o di un altro è determinato da molteplici fattori, visto il coinvolgimento genovese anche alle operazioni di esportazione di zucchero siciliano.

Senza dilungarci oltre, possiamo ora a trattare gli aspetti che riteniamo meglio conosciuti e più rilevanti in questo primo approccio all'argomento. Abbiamo detto prima che le due regioni meridionali della Penisola Iberica e il sud della Penisola italiana sembrano far parte di un sistema regionale integrato, dove si intrecciano legami di complementarietà. Spiegho e sviluppo meglio l'affermazione.

Gli studiosi concordano sul fatto che una parte importante della presenza siciliana nella struttura del commercio internazionale ha a che vedere, indipendentemente della situazione politica, con la sua integrazione nella rete mercantile costruita da Genova nel bacino mediterraneo¹⁰. La comunità catalana è quella più rilevante, sebbene stenti a raggiungere una vera e propria integrazione nell'organizzazione siciliana¹¹. Quindi, oltre l'indubbia importanza della comunità catalana, della sua capillare rete consolare che si estende per tutta l'isola e del trattamento privilegiato di cui godono i suoi mercanti, grazie al vincolo politico che unisce Sicilia e Corona d'Aragona, ai genovesi va riconosciuta la presenza sull'isola più incisiva e continua nel tempo. A Palermo, ad esempio, durante la seconda metà del '300, nonostante la rivalità fra la Corona Aragonese e il Comune ligure, è documentata una comunità costituita almeno da 50-60 mercanti¹².

¹⁰ D. ABULAFIA, *Le due Italie. Relazioni economiche fra il regno normanno di Sicilia e i comuni settentrionali*, Napoli 1991²; G. PETTI BALBI, *Negoziare fuori patria. Nazioni e genovesi in età medievale*, Bologna 2005; E. BASSO, *Inseguimenti e commercio nel Mediterraneo bassomedievale. I mercanti genovesi dal Mar Nero all'Atlantico*, Torino 2008.

¹¹ P. CORRAO, *Uomini d'affari stranieri nelle città siciliane del tardo medioevo*, «Revista d'Historia Medieval», 11, pp. 139-162, spec. p. 147.

¹² CORRAO, *Uomini d'affari stranieri cit.*, p. 142.

Nel XV secolo sono questi mercanti a controllare la tratta del grano; ma non si tratta dell'unico affare che sostiene la crescente prosperità genovese nell'isola: l'approvvigionamento di zucchero e grano sono affiancate dal redditizio mercato d'affitto di feudi.

Infatti, agli inizi del Quattrocento i genovesi ingrossano l'erario siciliano quasi cinque volte in più rispetto ai catalani. Nemmeno le misure protezionistiche adottate da Alfonso V in funzione anti-genovese sono in grado di diminuire il ruolo ligure negli affari isolani. Nonostante le restrizioni, pressioni, divieti o minacce, la presenza genovese manterrà la sua forza, patente nella tonicità della fitta rete consolare in piedi per l'intero secolo¹³, costituendo in Sicilia nella pratica quotidiana di tensioni e rivalità, che segnano le relazioni fra Genova e la Corona di Aragona, un'anomalia.

Non si tratta però di un'eccezione nell'area del Mezzogiorno. Genova durante i secoli XIV e XV mantiene anche a Napoli una eccellente organizzazione. Le circostanze politiche, non sempre favorevoli agli interessi genovesi, mettono in difficoltà la posizione ligure, ma in nessun caso, come conferma la Petri Balbi, portano ad uno smantellamento della solida trama di interessi, attività e investimenti genovesi nell'area, che si prolungano nella rete consolare che copre tutto il territorio, compreso, fra gli altri, Napoli, Gaeta, Castellammare di Stabia, Amalfi, Salerno, Eboli...¹⁴.

Il saldo radicamento della presenza genovese in tutti e tre i territori mediterranei, cioè Granada, Sicilia e Napoli, come già detto, indipendentemente dalla situazione politica e disponibilità economica delle diverse aree, contribuisce a rendere possibile l'avvio di un processo di integrazione e di costruzione di uno spazio complementare, che all'epoca si presenta ancora a uno stadio embrionale, almeno nel caso granadino, pur lasciando intravedere già i primi segnali. Si coglie infatti la progressiva tendenza di queste aree a convergere nei complessi sistemi di scambio all'interno dei quali si interseca la rete di rotte che le vede coinvolte.

Va detto, però, che le prove dell'esistenza di relazioni dirette intercorse fra il regno di Granada e le città e i mercati meridionali della Penisola Italiana sono scarsissime. Infatti, non siamo stati in grado di individuare segni sufficienti a documentare una partecipazione mercantile del Mezzogiorno nel territorio nasride. Nel caso vi sia stata, non andrebbe oltre una presenza assolutamente occasionale, anzi eccezionale¹⁵. Ciò nonostante, ambedue

gli spazi possono essere percepiti in stretta connessione e, addirittura, come parti di un insieme organico e armonioso. Le prove di questa complementarità e di questi legami, per quanto deboli, esistono. Risulta comunque chiaro nella costruzione dello spazio economico integrato del Mediterraneo Occidentale in cui è inserita Granada, il ruolo fondamentale svolto da Genova come potente catalizzatore di mercati.

Le testimonianze più precoci riguardano la Sicilia e riflettono un'attività piuttosto limitata per quanto riguarda Granada. Ma se prendiamo in considerazione la nota menzione dei cambi fra tan siciliano e doppia d'Almeria riportate nell'Anonimo Manuale Pisano di Mercanzia del 1278, di fatto i contatti sono documentati fin dall'inizio dell'esistenza del regno nasride¹⁶. Siamo davanti ad una menzione fugace, ma di straordinaria importanza, in quanto costituisce l'attestazione dell'inizio delle relazioni, confermate anche da altre fonti coeve¹⁷.

Le informazioni più rilevanti sulla natura e dinamicità di questo nascente spazio comune provengono dal Napolitano. I mercanti genovesi sembrano muoversi con grande facilità in un'area ampia, scenario dei loro affari, di cui ben presto entrano a far parte i nostri territori. Alla fine del XIV troviamo già uomini d'affari che sfruttano questo spazio¹⁸. Il 26 agosto 1377 Antonio Cattaneo f. Juliani si impegna al pagamento di 195 doppie moresche d'oro di *Malica* a Valeriano Spinola. Nel documento si specifica lo spazio di azione del Cattaneo e si indicano i luoghi dove poteva essere effettuato il pagamento, che comprendevano già le città di Genova, Savona, Finale Ligure (*Finarum*), Nizza, Napoli, Farnagosta e Rodi.

In questo spazio si può parlare di una rete di navigazione e di affari a livello regionale tra Napoli e Granada unite dalle trame tessute dai traffici genovesi. Il 9 maggio 1414 si stipula un contratto di nolo che prevede la partenza dal porto di Genova di una cocca che dovrà fare un primo scalo nelle vicinanze di Napoli, nel porto di Castellammare di Stabia (Castelmari¹⁹). Nei tre giorni di sosta caricherà merci, proseguendo poi il suo percorso lungo le coste pugliesi, dove è previsto almeno un altro scalo fisso di tre giorni a Trani, e uno o due scali opzionali fra i porti di Jovanaci

¹⁶ R. S. LOPEZ - G. ARALDI (a cura di) *Il più antico manuale italiano di pratica della Mercatura*, «Miscellanea di Studi Storici», II (1983), pp. 99-133.

¹⁷ In particolare Adamo da Cielia poco dopo, nel 1286-1299, fa menzione a questi contatti. P. F. SIMBOLA, *Apertura de las rutas comerciales de las flotas italianas hacia el Atlántico*, in A. MALPICA (a cura di), *Navegación Marítima del Mediterráneo al Atlántico*. Granada 2001, pp. 209-258, spec. p. 251.

¹⁸ Archivio di Stato di Genova (ASG), Notai Antichi (NA), Theramo di Maggiolo, 323, fol. 177 r e v.

¹⁹ ASSG, NA, 480, Giuliano Canelia, fol. 144 v-146 v.

¹³ PETRI BALBI, *Negoziare fuori patria* cit.

¹⁴ *Ibid.*, p. 111.

¹⁵ A. GARCÍA SANZ - M. T. FERRER I MALLOL, *Assegurances i canvis marítims medievals a Barcelona*, Barcelona 1983, vol. II.

(Giovinazzo), Bari, Morfete (Molfetta) e Monopoli. In totale altri due giorni nei quali la nave avrebbe completato il carico concordato di olio e vino, merci nei cui approvvigionamento l'area era altamente specializzata²⁰. Da lì, a discrezione del responsabile del nolo, la nave avrebbe potuto dirigersi verso Oriente o Occidente, percorrendo un tragitto perfettamente disegnato in entrambi i casi.

Infine, se l'itinerario scelto segue la rotta occidentale, la cocca giunta al porto di Malaga, territorio nasride, vi avrebbe sostato per ventiquattro ore, scaricando una parte o l'intero carico. Nel caso il mercato granadino non fosse stato in grado di assorbire la totalità delle merci, l'imbarcazione avrebbe preso la via di Cadice, per concludere le operazioni. Il documento indica anche la necessità di proseguire il viaggio in direzione atlantica, verso le Fiandre, oppure verso uno o due porti delle coste magrebine, per effettuare un nuovo carico in uno o in entrambi gli scali visitati²¹.

La testimonianza appena mostrata è emblematica di quanto sappiamo fosse pratica usuale, anche se non siamo in grado di offrire più dettagli. La regolarità dei contatti è però confermata da notizie più precise dei semplici indizi circostanziali. Il regolamento impositivo del comune di Genova per gli affari svolti dai propri cittadini nel regno di Granada è fissato sulla base di quattro indirizzi fondamentali²²: i mercati settentrionali dell'Inghilterra e di Fiandra, per i quali è prevista una tassa di 4 libbre per ogni 100; stesso importo per Castilla e Portogallo, analogamente a Corona d'Aragona (Valenza, Ibiza e Maiorca); infine, il Sud Italia, con il riferimento specifico ai mercati di Sicilia, Napoli e Gaeta, dove l'imposta è fissata nel 10% del valore delle transazioni (10 lire per ogni 100). In questo modo, al principio del XV secolo, risulta inequivocabilmente riconosciuto e regolato l'aggancio granadino con questi mercati attraverso la mediazione genovese. Stando, infatti, al *Liber Institutionum Cabellarum Veterum*, testo normativo compilato al principio del XV secolo, questi itinerari appaiono già fissati nel 1429. È una testimonianza che indica con molta più forza di qualunque altra l'effettiva esistenza e regolarità di queste connessioni.

È vero anche che i pochi registri doganali relativi ai movimenti del porto ligure per questo secolo, conservati presso gli archivi genovesi,

²⁰ J.-M. MARTIN, *Analfi e le città marinare del Mezzogiorno d'Italia*, «Rassegna del Centro di Cultura e Storia Amalfitana», 39-40 n.s. (2010), pp. 29-49.

²¹ Se invece, si dirigono in Oriente, gli scali e mercati da visitare cominciano dal porto di Modone, da dove possono intraprendere il tragitto Rodi-Alessandria, oppure Chio-Mitlene-Folliano. Infine, per ognuno di questi porti viene fissato anche il nolo. A.S.G., N.A., 480, Giuliano Canella, fol. 144 v-146 v

²² D. GIOFFRÉ, *Liber Institutionum Cabellarum Veterum (communis Janne)*, Milano 1967, doc. I, p. 7.

in alcune occasioni fanno riferimento ai percorsi Granada-Napoli. È il caso, ad esempio, di due navi registrate nella dogana genovese relativa al 1445, che secondo quanto dichiarato, compiono rotte a lunga distanza coprendo pressoché l'intero arco mediterraneo, con un itinerario che include regolarmente gli scali nasridi e quelli del napoletano. Corrado Gentile, sempre nel 1445, effettua un carico a Chio da consegnare nei mercati di Napoli, Gaeta, Tunisi, Malica o Cadice²³; mentre la nave di Cosma Dentuti compie un viaggio di cabotaggio (*per costeriani*) nel quale tocca diversi porti da Rodi alle Fiandre, con scali ad Alessandria di Egitto, Chio, Tunisi, Gaeta, Napoli, Porto Pisano, Maiorca, Malaga, Cadice e porti dell'Inghilterra non dichiarati²⁴. La testimonianza meglio nota, sempre contenuta nel registro doganale del 1445, è rappresentata dalla nave di Filippo di Nigro²⁵. In questo caso il percorso ha inizio a Southampton e destinazione finale a Chio, con scali a Cadice, Malaga, Orano, Tunisia e Sicilia. La nave impiega sei mesi per compiere il percorso: 18 giorni servono per risalire il segmento atlantico e gli scali tecnici strettamente necessari; il resto del tempo è utilizzato nelle tappe previste, che si aprono con un soggiorno di 10 giorni a Cadice, a far data dal 23 giugno e si chiudono a Sicilia il 22 settembre, con una sosta per un carico di grano per Chio. A prescindere dagli scali di inizio e fine percorso, dove sembrano svolgersi operazioni pianificate in anticipo, nel resto dei casi le possibilità di affari sono aperte. C'è sempre una meta preferenziale, ma nel caso non sia possibile concludere affari vantaggiosi si può optare su scelte secondarie. Si tratta, dunque, di strategie di mercato straordinariamente aperte, capaci di sfruttare al massimo le opportunità offerte da ogni scalo. In realtà, sia questo sia gli altri viaggi "*per costeriani*", combinano la formula marittimo-mercantile del cabotaggio, pratica abituale in spazi più ristretti a livello regionale, con la navigazione transoceanica. La soluzione consente grandi benefici, offre molteplici occasioni di affari e in più contiene i costi di trasporto²⁶. La chiave del profitto risiede nell'aver sempre piene e cariche le coperte e la stiva della nave, come è ricordato in alcune occasioni dalla documentazione. Quindi, all'interesse economico primario, costituito

²³ Archivio di Stato di Genova (ASG), Banco di S. Giorgio (BSG) Sala 14, Carattorum Veterum (CV), reg. 1552, fol. CXXXVI vto.

²⁴ ASG, BSG, CV, reg. 1552, fol. CXXXVII r-CXXX vto.

²⁵ ASG, BSG, CV, reg. 1552, fols. XXXXVIIIr-LL v.

²⁶ «...viñjan la mayor parte del trayecto con la bodega rellena y la cubierta ocupada, significaba no sólo beneficios para el patrón y los propietarios del navío, sino una reducción de costes para mercaderes...». E. CRUSELLES, *La organización del transporte marítimo en la Valencia de la primera mitad del siglo XV*, «Anuario de Estudios Medievales», 24 (1994), pp. 155-177.

dalle operazioni di trasporto di grandi lotti di merce tra le due principali piattaforme del Mediterraneo e dell'Atlantico, si aggiunge l'interesse secondario ma non certo trascurabile, che include gli affari conclusi nel lungo pellegrinaggio mediterraneo da questi "bazar ambulanti", secondo l'efficace espressione di Brandel. Si tratta indubbiamente di un importante stimolo di dinamizzazione regionale nello spazio compreso nell'orbita di interesse genovese, che rende possibili i contatti fra le diverse componenti di un sistema mercantile interregionale.

In queste relazioni appare essenziale la funzione di Genova. Anche quando troviamo le deboli prove degli scambi diretti intercorsi direttamente fra Napoli e il mercato granadino, emerge l'intermediazione ligure. Un efficace esempio costituiscono le operazioni del re di Napoli, in alcune occasioni protagonista di vendite di grano sui mercati islamici occidentali. Nel mese di novembre 1414 Enrico Lechavello, patrono di una nave, richiede formalmente a Blasium Cosiani, di Ischia, e a Lodisio Campucci di Napoli, nunzi del re (Ladislao I Angiò-Durazzo), il saldo dell'importo dovuto per il nolo della sua nave, che aveva trasportato un carico di grano napoletano appartenente al sovrano, a Valenza, Alcudia di Barberia, *Malica* (Malaga) e nella stessa Genova. La sentenza, riportata dal notaio genovese Giuliano Canella, costringe i napoletani a pagare la quantità di denaro dovuta per un viaggio compiuto in gran parte lungo le coste nassridi, con scali nei porti di *Malica* e di Almuñécar, vendendo in queste terre grani campiani per un valore di 800 lire genovesi²⁷.

È proprio il cereale meridionale acquistato dai granadini il principale punto di contatto fra i due spazi. La maggior parte degli scarsi dati individuati rimandano sempre a un coinvolgimento genovese e alla vendita di grano. Ed è su questo punto che vorremo soffermarci brevemente per capire il modello di complementarietà, non dipendenza, insisto, che crediamo di intravedere.

Granada acquista grano mediterraneo con una certa regolarità. Compra cereali nei mercati magrebini²⁸, dove copre il deficit quasi cronico almeno dal 1342, data delle prime attestazioni note di carichi di frumento e d'orzo effettuati nel porto di Vélez de la Gomera con destinazione Málaga²⁹.

²⁷ ASG, NA, Giuliano Canella, 480, fol. 76 v-77 r.

²⁸ R. VERNET, *Les relations céréalières entre le Maghreb et la Péninsule Ibérique du XIIe-XVe siècle*, «Anuario de Estudios Medievales», 10 (1980), pp. 321-335.

²⁹ M. D. LÓPEZ PÉREZ, *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Barcelona 1995, p. 393.

Città costiere come Gibilterra sembrano diventare consumatrici abituali di grano di importazione³⁰, per quanto il deficit cerealicolo possa essere esteso a buona parte dei territori costieri, da Gibilterra fino ad Almeria³¹, Almuñécar³² o Málaga³³, dove attraccano navi di nazionalità diverse, genovesi, valenzane, maiorchine e altre ancora, con le stive ricolme di grano. I nassridi si riforniscono anche direttamente in Nord Africa, senza servirsi di intermediari³⁴. In un modo o nell'altro, la continuità di quest'approvvigionamento è notevole e duraturo, fino al XV secolo, con informazioni su importazioni di frumento e orzo da Alcazar Seguir³⁵, Casablanca³⁶ e Tangeri³⁷.

La domanda cerealicola granadina raggiunge anche i centri mediterranei di approvvigionamento, Napoli e Sicilia e la funzione genovese risulta evidente. Messina, epicentro del commercio granario siciliano è anche lo spazio dove più si addensano i genovesi, ben presenti anche nelle altre piazze isolate, come Trapani, Marsala, Sciacca, Agrigento Siracusa, Licata e Catania, località che in diverse occasioni appaiono nella nostra documentazione³⁸.

³⁰ «...cau passava dali per Nafze a carregar de trigo, de que os de Gibraltar eran mingoados...». J. A. FREITAS CARVALHO (a cura di), G. E. de ZURARA, *Crónica do Conde Don Pedro de Meneses*, Porto 1988, Liv. I Cap. XXXIII. Lo stesso *quid* di Gibilterra è responsabile dell'approvvigionamento di grano per la città. «...esta Barca vinha carregada de trigo, e de farinha, a qual era do Alcayde de Gibraltar...». Liv. I Cap. LIX. Ci sono anche notizie di approvvigionamento di grano proveniente da altre zone dello stesso territorio nassride. «...E quando os christãos assy de cavallo como de pee nyran como non sahyam da villa [de Gibraltar] nehuus de cavallo, preguntaram aaquelle mouro que caso era aquelle o qual lhes respondeo como o alcaide era com todollos de cavallo fallar a el Rey de gradaa, e outros eram em nauyos a marrella a buscar pan de que eram muy mynguados...». L. KING (a cura di), *Gomes Eanes de Zurara. Crónica do conde D. Duarte de Meneses*, Lisboa 1978, Cap. CXXI, pp. 291-296.

³¹ M. SÁNCHEZ MARTÍNEZ, *Comercio nazarí y piratería catalano-argonesa (1344-1345)*, in M. GARCÍA ARENAL - M^a J. VIGUERA (a cura di), *Relaciones de la Península Ibérica con el Magreb. Siglos XIII-XVI*. Actas del coloquio celebrado en Madrid en diciembre de 1987, Madrid 1988, pp. 41-86, docc. 3 e 7 dell'appendice.

³² ASG, NA, Giuliano Canella, 481.

³³ ASG, NA, Giuliano Canella, 481. M. ALARCÓN y SANTÓN - R. GARCÍA DE LINARES (a cura di), *Los documentos árabes diplomáticos del Archivo de la Corona de Aragón*, Madrid 1940, doc. 59.

³⁴ Il *quid* di Gibilterra noleggiava a Qasar Seguir una nave carica di grano e farina con destinazione Gibilterra. FREITAS CARVALHO (ed.), de ZURARA, *Crónica do Conde Don Pedro cit.*, Liv. I, Cap. LXI.

³⁵ *Ibid.*, Liv. I, Cap. XXXI, LXI, Liv. II Cap. XXII.

³⁶ *Ibid.*, Liv. I, Cap. XXXIII, Liv. II Cap. XXI.

³⁷ *Ibid.*, Liv. I, Cap. XXXIII, Liv. II Cap. XXI.

³⁸ PERTI BALBI, *Negoziare fuori patria* cit., p. 124.

Le notizie di importazioni cerealicole dalla Sicilia risalgono almeno all'ultimo quarto del '300³⁹. Nel 1378 il genovese Luchino Scarampi stipula un contratto di nolo per il trasporto di grano siciliano in Catalogna e Valenza. L'imbarcazione raggiunta Almeria, vi si poteva trattenere due giorni per vendere eventuali quantitativi di grano. Da qui partiva in direzione di *Malaga*, la nave poteva scegliere di andare a Orano e acquistare altre merci, seta o pelli, per portarle a Siviglia o in altri mercati di Barberia⁴⁰. Si tratta di un altro esempio di navigazione di cabotaggio genovese dove, almeno in questo caso, l'interesse prioritario è la commercializzazione di grano siciliano nei mercati inseriti nel "sistema" di influenza ligure in grado di assorbire la merce senza difficoltà. Da questo decennio in poi, fase che coincide con l'epoca di massimo splendore commerciale del regno di Granada, seguono testimonianze di altri viaggi, non frequentissimi ma costanti.

Gli atti rogati da Giuliano Canella fra gli anni 1413 e 1414 mostrano quanto fosse abituale compensare la domanda cerealicola dei mercati nasridi con proficui affari con le merci locali. In diverse occasioni gli scali granadini sono, infatti, inclusi tra le destinazioni aperte indicate nei contratti, dove il patrono della nave, sulla base delle informazioni raccolte durante l'itinerario, se ritenuto redditizio, può liberamente decidere di far scalo. Di queste operazioni rimangono alcuni dettagli. Gabriele di Vivaldi, patrono di una nave di due coperte, noleggia la sua imbarcazione al mercante Agabito Grillo per il trasporto di 5.000 mine di grano siciliano. Salpata da Genova, l'imbarcazione avrebbe fatto un breve scalo a Porto Pisano, proseguendo poi l'itinerario-direttamente verso Messina, mercato dove avrebbe pattuito gli accordi per caricare i cereali in due scali non esplicitamente indicati, ma compresi nel percorso costiero tra Messina e Agrigento. Il tempo complessivamente previsto per mettere in stiva le 5.000 mine di grano era di sedici giorni, dopo i quali la nave avrebbe fatto rotta per Genova oppure verso Occidente. Nel secondo caso, la destinazione definitiva, Valenza o Sud della Penisola, cioè regno di Granada e Cadice, sarebbe stata individuata soltanto una volta raggiunta l'isola di Maiorca⁴¹.

Nei diversi casi lo schema è molto simile. La nave scelta parte da Genova per viaggiare verso i centri d'approvvigionamento, fra Messina e Agrigento. Durante il viaggio lungo le coste siciliane sosta in uno o due porti per caricare le quantità di grano concordate. Può decidere poi di

torinare a Genova e vendere tutto il grano, oppure viaggiare verso i porti di Barcellona, Valenza, Maiorca, Regno di Granada (rappresentato dai porti di Almeria, Malaga e Almuñécar), Cadice, Siviglia o quelli nordafricani (Alcudia, Mazagon, Ceuta).

È indubbio che il nostro territorio sia un mercato di consumo di cereali mediterranei e questa forte domanda è sintomo di una situazione di deficit granario. Le interpretazioni su questo punto sono però controverse. Generalmente, la dipendenza dai rifornimenti esterni del regno di Granada, è stata il solido argomento a sostegno della dipendenza economica, utilizzato a conferma del carattere fondamentalmente squilibrato della sua organizzazione economica e quindi la veridicità delle ipotesi colonialiste. Naturalmente l'equazione deficit cerealicolo - dipendenza dai rifornimenti esteri - condizione coloniale non ha oggi molto consenso. Infatti, alcuni fra i principali sostenitori di questa teoria, hanno riconsiderato in più occasioni l'argomento. Sul fatto che Granada importi grano non vi sono incertezze: non si tratta di un fatto episodico e avviene con una certa continuità. Che questa domanda sia frutto o meno di una di carestia strutturale è invece una conclusione meno convincente.

Sappiamo, infatti, che Granada produce cereali. Gli studi condotti sulle fonti, i Libri di *Repartimientos* e di *Apeos*, concernenti le prime occupazioni cristiane dell'antico spazio agricolo nasride, ci offrono pressoché l'unica immagine che possiamo avere del modello agricolo e produttivo nasride. Il panorama restituisce l'esistenza di spazi importanti riservati alla coltivazione dei grani: specie vegetali dotate di una grande versatilità, ben si adattano a terreni diversi, a suoli irrigui o asciutti e sono in grado di adeguarsi perfettamente alle diversificate esigenze produttive del regno. Così, i cereali sono più presenti nelle regioni interne, dove il rapporto dell'agricoltura indirizzata a soddisfare le domanda del commercio internazionale è meno intensa. Sappiamo, ad esempio, che nelle zone intorno alla capitale del regno, Granada, si coltivano cereali, tanto da costituire la base del sistema di rotazione quadrennale (frumento-legumi-frumento-lino)⁴².

Lo stesso accade con maggiore evidenza nei territori di frontiera, dove la strategia di produzione è interamente mirata a soddisfare le necessità di approvvigionamento delle comunità contadine che vi si trovano.

³⁹ ASG, NA, Theramo di Magiolo 322/II, fols. 29 r.-vto.

⁴⁰ ASG, NA, Theramo di Magiolo, 322/II, fol. 28v-29v.

⁴¹ ASG, NA, Giuliano Canella, 480, fol. 318v-319 r.

⁴² P. HERNÁNDEZ BENITO, *La vega de Granada a fines de la Edad Media, según las rentas de los habices*, Granada 1996.

Per esempio, nello spazio agricolo di Castri, sulla linea di frontiera di Granada con Castiglia, predominano nettamente i cereali⁴³. Queste regioni, come la stessa Ronda, centro di primo piano per la produzione di grano nell'Occidente nasrìde per tutto il XV secolo⁴⁴, non saranno, comunque, mai in grado di soddisfare la domanda cerealicola del regno.

L'Alpujarra è un'altra area a carattere fondamentalmente rurale⁴⁵. Il suo sistema agricolo è caratterizzato dalla produzione di derrate alimentari altamente redditizie, apertamente destinate alla commercializzazione internazionale (seta, fichi, uva passa). La regione si propone anche come uno dei principali territori cerealicoli, soprattutto alla fine dell'epoca nasrìde. Le particolari condizioni geografiche e topografiche offrono un livello di inaccessibilità e quindi di protezione di fronte ad eventuali attacchi, il che la trasforma nel principale serbatoio di derrate alimentari (cereali, olio, frutta secca...), essenziali nelle annate critiche. I cereali (frumento, orzo...), si coltivano qui nei suoli irrigui, quelli più ricchi, in regime di policulturale intensivo.

Nell'area costiera del regno la dualità economia agricola di sussistenza-speculazione commerciale pare propendere verso il commercio. Qui si può, infatti, affermare la prevalenza assoluta degli interessi commerciali internazionali. In questi territori si riscontra, infatti, una presenza poco rilevante di cereali che, quando appaiono, risultano sempre coltivati in terreni non irrigui destinati quasi totalmente alla coltivazione di grani, con il 95,8% della superficie). In quelli più fertili, ricchi d'acqua, con alte rese, ma anche maggiore esigenza di lavoro, i rapporti sono invertiti: i cereali occupano uno spazio marginale (circa il 4,9% del totale), mentre la parte più cospicua dei suoli è riservata alle produzioni ad alta redditività (fondamentalmente canna da zucchero...), oppure ad altre derrate essenziali non facilmente reperibili. È in queste zone che la necessità di approvvigionamento di cereali sulle piazze estere diventa maggiore.

Possiamo dunque affermare di trovarci davanti ad un'economia nel suo complesso dipendente? Inegabilmente Granada acquista cereali, analogamente a numerose altre economie dell'area mediterranea sulle quali non c'è invece il sospetto di dipendenza coloniale (Genova, Catalogna, Valenza...). L'acquisto di grani è costante, ma non massiccio. Non sembra

riflettano questo paradigma il caso degli acquisti nordafricani e tanto meno quelli italiani. Le zone costiere, sono quelle che mostrano tendenze speculative più accentuate, i territori disposti ad acquistare cereale di importazione. Rifornimenti che solitamente giungono a Granada tramite l'intervento di mercanti stranieri, che colgono questa domanda come un'opportunità per proficui affari. Tutto qui. Non si va mai oltre.

Ancora una volta forse è necessario insistere sull'esigenza di adottare una terminologia più precisa. Una terminologia che dovrebbe meglio adeguarsi ad una realtà nasrìde che è in fase di ridimensionamento, non ancora definita in tutti i suoi profili, ma che, in ogni caso, nel suo atteggiamento internazionale appare più vicina a posizioni di complementarietà che di dipendenza stretta. Questi sistemi di complementarietà delle economie regionali saranno una realtà pienamente costituita e percepita come tale a poca distanza di tempo nelle isole atlantiche⁴⁶. Ma ancora prima, forse è qua, nel Mediterraneo, che si possono cogliere i primi segni di questo fondamentale passo avanti dell'incipiente capitalismo. La nostra intenzione in questa sede era solo evidenziare quelli che, crediamo, siano indizi che meriterebbero uno studio più approfondito.

⁴³ C. ALVARO BAENA, *La formación de un señorío en el reino de Granada. El Repartimiento de Castri de la Peña*, Granada 1993.

⁴⁴ M. ACIÉN ALMANSA, *Ronda y su serranía en tiempos de los Reyes Católicos*, Málaga 1979.

⁴⁵ C. TRULLO SAN JOSÉ, *La Alpujarra antes y después de la conquista castellana*, Granada 1994.

⁴⁶ M. LOBO CABRERA, *La navegación entre las islas Canarias en la Edad Moderna*, in A. FÁBREGAS GARCÍA (a cura di), *Islas y sistemas de navegación durante las edades Media y Moderna*, Granada 2010, pp. 91-115.