

NUOVA **ANTOLOGIA**   
**MILITARE**  
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 5  
2024

Fascicolo 17. Febbraio 2024  
**Storia Militare Medievale**

a cura di  
MARCO MERLO, ANTONIO MUSARRA, FABIO ROMANONI E PETER SPOSATO



*Società Italiana di Storia Militare*

Direttore scientifico Virgilio Ilari  
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi  
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi  
Redazione Viviana Castelli

*Consiglio Scientifico.* Presidente: Massimo De Leonardis.

*Membri stranieri:* Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Rotem Kowner, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Gioacchino Strano, Donato Tamblé.

*Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica:* Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

*Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari:* Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

### *Nuova Antologia Militare*

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare  
Periodico telematico open-access annuale ([www.nam-sism.org](http://www.nam-sism.org))  
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020  
Scopus List of Accepted Titles October 2022 (No. 597).  
Rivista scientifica ANVUR (5/9/2023)



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma  
Contatti: [direzione@nam-sigm.org](mailto:direzione@nam-sigm.org) ; [virgilio.ilari@gmail.com](mailto:virgilio.ilari@gmail.com)

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare  
([www.societaitalianastoriamilitare@org](http://www.societaitalianastoriamilitare@org))

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma  
[info@nadirmedia.it](mailto:info@nadirmedia.it)

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma  
[www.tabedizioni.it](http://www.tabedizioni.it)

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 9788892958623

NUOVA **ANTOLOGIA**   
**MILITARE**  
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 5  
2024

Fascicolo 17. Febbraio 2024  
**Storia Militare Medievale**

a cura di  
MARCO MERLO, ANTONIO MUSARRA, FABIO ROMANONI E PETER SPOSATO



*Società Italiana di Storia Militare*



Bombardella in ferro fucinato, Italia centro-settentrionale, fine XIV secolo.  
Brescia, Museo delle armi "Luigi Marzoli", inv. 101 (Fotostudio Rapuzzi).

## *Qui saracenis arma deferunt.*

### Il papato e il contrabbando di armi durante le crociate

di ANDREA LOSTUMBO

**ABSTRACT:** The phenomenon of smuggling of war materials conducted between Italian and Saracen merchants between the 12th and 13th centuries represents a theme considered secondary by recent historiography. The numerous papal interventions in this regard testify to the economic and military importance that these exchanges occupied in the complex quadrant of the Crusader Levant. Through the analysis of contemporary notarial, papal and chronicle sources, this article intends to delve into the complex logistics of naval smuggling hidden behind the crusades of the time, as well as the ambiguous ecclesiastical response, determined by the spiritual and temporal nature of the Roman institution.

**KEYWORDS:** CROCIATA, PAPATO, CONTRABBANDO, ARMI, EGITTO, NAVIGAZIONE, MEDITERRANEO.

**È** ormai ben noto agli storici del Mediterraneo che la conquista cristiana del litorale siriano-palestinese iniziata con la prima crociata accrebbe sostanzialmente le potenzialità commerciali che i mercanti occidentali avevano trovato in Oriente già nell’XI secolo. Nel caso degli italiani, ma non solo, in cambio del supporto navale concesso agli eserciti dei *crucesignati* essi avevano ottenuto strade, magazzini, fondaci e quartieri nei principali porti orientali, nonché numerose esenzioni fiscali e giudiziarie, arrivando a controllare dei veri e propri avamposti simil-coloniali, nei quali era possibile condurre quasi in piena libertà i propri affari<sup>1</sup>. In tale contesto, tra il XII e il XIII secolo, si sviluppò una florida compravendita di materiali bellici tra i mercanti cristiani, prevalentemente italiani, e i mercanti egiziani. Le numerose proibizioni da parte dei governi cittadini e dei pontefici, sulle quali mi soffermerò in seguito, chiariscono chiaramente

<sup>1</sup> Non è questa la sede per una disamina della sterminata storiografia sul tema, rimando perciò all’ottima sintesi: Ermanno ORLANDO, *Le Repubbliche Marinare*, Bologna, il Mulino, 2021.

te quale portata avessero tali scambi, e quanto fosse necessario porvi un freno. L'argomento, seppur conosciuto dalla storiografia, è stato considerato come meramente politico-economico, oppure indagato separatamente attraverso l'interpretazione degli interventi ecclesiastici a riguardo: mi propongo, dunque, di fornire una sintesi d'insieme del problema, spiegando la natura delle merci vendute, chiarendo il *modus operandi* dei contrabbandieri e infine illustrando i numerosi tentativi, laici ed ecclesiastici, di porre freno alla tratta di armi<sup>2</sup>.

### *Merci proibite*

Già dall'antichità il potere navale dipendeva dalla prossimità alle foreste e quindi alla possibilità di garantirsi rifornimenti costanti di legno da costruzione: nel XII secolo, la continua deforestazione del territorio forestale situato per lo più nei pressi di Alessandria aveva privato l'Egitto delle materie prime utili alla costruzione navale, costringendo il governo locale a importarne il grosso dalle regioni dell'Oceano Indiano, ritrovandosi tuttavia con una qualità di legname molto costosa e inadatta alla cantieristica navale; vi era necessità anche di ferro e pece – anch'essi materiali necessari alla costruzione, armamento e manutenzione dei bastimenti, nonché utilizzati anche nell'edilizia civile – ugualmente importati dall'India a costi elevatissimi<sup>3</sup>. La pece era usata per la calafatura dei natanti (il

2 Per una discussione approfondita sugli studi condotti a riguardo si veda: Stefan K. STANCHEV, *Spiritual rationality. Papal embargo as a cultural practice*, New York, Oxford University Press, 2014, cap. 1, pp. 17-40; qui mi limito a citare: Giovanna PETTI BALBI, «Deroghe papali al “devetum” sul commercio con l'Islam», *Rassegna degli Archivi di Stato*, 32, 1972, pp. 521-533; Gherardo ORTALLI, «Venice and Papal Bans on Trade with the Levant: The Role of the Jurist», *Mediterranean Historical Review*, 10, 1995, pp. 242-258; David JACOBY, «The Supply of War Materials to Egypt in the crusader period», in Idem, *Commercial exchanges across the Mediterranean: Byzantium, the Crusader levant, Egypt and Italy*, Aldershot, Routledge, 2005, pp. 102-133; Sophia MENACHE, «Papal Attempts at a Commercial Boycott of the Muslims in the Crusader Period», *Journal of Ecclesiastical History*, 63, 2012, pp. 236-259; Jean RICHARD, «Le royaume de Chypre et l'embargo sur le commerce avec l'Égypte (fin XIII<sup>e</sup>-début XIV<sup>e</sup> siècle)», *Académie des Inscriptions et Belle Lettres, Comptes-rendus des séances de l'année 1984*, 1984, pp. 120-134.

3 Se ne ha notizia in alcune lettere della Genizah: Shelomo Dov GOITEIN, *A Mediterranean society : the Jewish communities of the Arab World as portrayed in the documents of the Cairo Geniza*, Berkeley, University of California, 1967-1993, 4, 1983 pp. 113-114, 131, 137, 379; si vedano anche: Idem, «From the Mediterranean to India: Documents on the Trade to India, South Arabia, and East Africa from the Eleventh and Twelfth Centuries», *Speculum*, 29, 2, 1954 (aprile), pp. 181-197; Idem, «The Documents of the Cairo Geniza

processo di impermeabilizzazione della nave) e forse per il fuoco greco, mentre il ferro aveva svariati usi, a partire dai chiodi usati per unire tra loro le tavole dello scafo, fino ai fissaggi o alle ancore; il minerale si presentava in due modi: grezzo, e dunque sotto forma di pepite usate poi per la fioritura (da cui si ottiene il ferro battuto); oppure in scarti, la cui lavorazione privava il materiale iniziale di una certa quantità (un terzo o un quarto) comunque a fronte di una qualità minore. Oltre al ferro, estratto dalle numerose miniere nella penisola iberica, in Africa, Sicilia e nei pressi di Beirut, si utilizzava per le catene anche il rame, estratto soprattutto nella penisola iberica e a Cipro, e a volte lo stagno, fuso o battuto.

Insieme ai metalli erano necessari molti altri componenti: corde, che in Egitto erano realizzate con fibre di papiro o di palma, impiegate anche per imbottiture e cuscini (usati forse nelle navi per dare tregua ai rematori) o per il feltro che ricopriva le murate della nave al fine di evitare che queste prendessero fuoco o fossero speronate (i bizantini usavano a tal scopo la pelle di capra), ma anche fibre di cotone e cera, utilizzate per calafatare le tavole (nell'Oceano Indiano e nei mari orientali si impiegava una mistura di olii il cui risultato era molto meno performante) o per il filato che univa le vele, e infine fogli di piombo necessari a ricoprire la chiglia e lo scafo sotto la linea di galleggiamento<sup>4</sup>.

Il legname che veniva usato dalle flotte musulmane prima dell'avvento delle città italiane era di diversi tipi: primo fra tutti, una qualità di albizia (in inglese lebbeck) che si trovava nei pressi di Alessandria e nell'antica Antinopoli, lungo il Nilo (oggi El-Shayk Ebada); tale legname era considerato piuttosto pregiato, in virtù della sua durezza e della sua capacità di espandersi se lasciato a lungo in acqua, saldandosi con le tavole circostanti e garantendo sicurezza all'imbarcazione, doti che lo resero piuttosto costoso. Molto comune in Egitto era anche

---

as a Source for Mediterranean Social History», *Journal of American Oriental Society*, 80, 2, 1960 (aprile-giugno), pp. 91-100; Idem, «From Aden to India: Specimens of the Correspondence of India Traders of the Twelfth Century», *Journal of Economic and Social History of the Orient*, 23, 1/2, 1980 (aprile), pp. 43-66; Idem, «Portrait of a medieval India Trader: Three Letters from the Cairo Geniza», *Bulletin of the School of Oriental and African Studies, University of London*, 50, 3, 1987, pp. 449-464.

4 Quanto concerne l'organizzazione delle flotte saracene è tratto da Fahmy Ali MOHAMAD, *Muslim naval organization in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth century A. D.*, Cairo, National Publication & Printing House, 1966, pp. 76-84.



una tipologia dell'acacia, la mimosa nilotica, spesso confusa con l'ebano per il suo colorito scuro, apprezzata per la sua durezza e per la capacità di bruciare a lungo; per i castelli delle imbarcazioni si usavano spesso i tronchi dei fichi o delle palme che, seppur leggeri e poco flessibili, non si logoravano, resistendo al sole o all'acqua e perciò erano spesso utilizzati anche in ambito civile. Altre qualità di legno che spesso vennero utilizzate furono il loto, estensivamente coltivato in Egitto e una specie di pino che veniva esportato dalla Siria, i cui dintorni erano ricchi di legname, a partire dalle famose foreste del Libano, alle coste di Hayfa e Ascalona ricche di palme e fichi, fino alla Licia, vicino all'attuale Finike, dove i numerosi cipressi venivano utilizzati per gli alberi delle navi.

In Occidente le materie prime della cantieristica navale provenivano dalle numerose foreste presenti nell'entroterra dei vari porti (e ciò contribuisce a spiegare la possibilità di mettere in mare grandi quantità di natanti come le galee, per la cui costruzione occorrevano circa trecento tronchi). Possiamo trarre informazioni dal caso ligure, per il quale vi è abbondanza di fonti<sup>5</sup>. Per il fasciame dell'opera viva (la parte dello scafo sottostante la linea di galleggiamento) e l'ossatura si usava generalmente il legno della quercia, nelle sue varie qualità (rovere, roverella, farnia), elastico ma allo stesso tempo molto resistente e selezionato nelle sue curvature naturali per essere più duraturo (il legno avrebbe dovuto sopportare, infatti, l'usura data dalla prolungata esposizione alle acque e ai parassiti), mentre per l'opera morta, occorreva legname di minor pregio ma dalla facile lavorabilità: si usava quindi il faggio (usato anche per i remi), e dal XVI secolo il pino; l'abete bianco e il larice, essenze più costose e caratterizzate dal diametro costante del tronco, erano usate per gli alberi di navi e galee. Vi erano a bordo anche parti costruite in legni più pregiati, quali castagno, gelso, frassino, olmo, ontano, noce, pioppo o ulivo, così come esistevano qualità di legname esplicitamente sconsigliate o proibite dai contratti di costruzione, è il caso del cerro o del leccio<sup>6</sup>. Il legname si trasportava per lo più in gruppi di tavole, provenienti da tronchi dritti tagliati in sezioni lunghe dieci metri, chiamate «square». Sebbene non usato per la costruzione dello scafo o degli alberi era importantissimo il pino da resina, dalla cui anima si produceva la pece nera, usata per la calafatura. A bordo erano

5 Si veda a riguardo: Furio CICILIOT, *Le superbe navi. Cantieri e tipologie navali ligure medievali*, Savona, Società savonese di Storia patria, 2005, in particolare pp. 27-72.

6 Antonio MUSARRA, *Medioevo marinaro. Prendere il mare nell'Italia medievale*, Bologna, il Mulino, 2021, pp. 60-64.



naturalmente presenti numerosi elementi in ferro, quali chiodi, perni, cilindri e simili, usati per tenere insieme le varie parti della nave, mentre il rame era piuttosto raro, anche se usato per le ancore, mentre non era difficile trovare bronzo e acciaio in un natante (non diversamente dalla controparte orientale).

### *Il modus operandi dei contrabbandieri*

Le suddette risorse erano facilmente reperibili nei pressi del Mediterraneo, ma l'Egitto, avendone bisogno, si trovava in difficoltà in seguito alla perdita dell'Ifrīqiya e della Sicilia, e all'esclusione dalle aree boschive orientali, in parte già disboscate, a causa della presenza degli stati latini: gli unici protagonisti di questo quadro che avrebbero potuto esportare tali merci erano proprio i mercanti occidentali e l'Egitto ne divenne, di fatto, economicamente dipendente. A dialogare con costoro in Egitto vi era l'ufficio governativo locale per gli stranieri, il *dīwān al-ḥums* (la dogana), che gestiva nei propri magazzini lo stoccaggio delle merci in arrivo. Successivamente esse venivano affidate al *matḡar*, l'ufficio di commercio, le cui sedi erano ad Alessandria, Damietta e fino al 1192-1193 anche a Tinnīs; i mercanti stranieri potevano vendere direttamente ai privati tramite l'*ḥalqa*, un'asta autorizzata dal *dīwān* e sottoposta a una tassazione pari a circa il 30% del valore totale, oppure potevano vendere al *matḡar*, operazione molto più conveniente a causa della variabilità dei prezzi e della tassazione minore che veniva concessa per assicurarsi i rifornimenti degli italiani<sup>7</sup>. Dal XI secolo l'Egitto era diventato il primo intermediario delle spezie indiane (bene richiestissimo in Occidente) ed esportatore di allume (un minerale dai molteplici usi su cui il *matḡar* aveva l'esclusiva) la cui domanda era talmente alta da costituire a volte fino ai due terzi del pagamento totale delle merci; versamenti che con tutta probabilità avvenivano ad Alessandria, dove arrivava il minerale (menzionato in alcuni trattati riportati da Amari), e che a volte venivano specificamente richiesti dalle città italiane fino al 1230, quando l'entrata dei mercati dell'Asia Minore nel commercio di allume indebolirà fortemente la capacità di acquisto dell'Egitto<sup>8</sup>.

Già nel 1153 Pisa (favorita dalla sua vicinanza a una foresta e alle miniere di

7 JACOBY, «The Supply of War Materials to Egypt», cit., pp. 103-104.

8 Michele AMARI, *I diplomi arabi del Regio Archivio Fiorentino*, Firenze, Le Monnier, 1863, pp. 285 par. 7, 288 par. 7.

ferro dell'isola d'Elba) si era accattivata il favore degli egiziani e poteva vantare un fondaco ad Alessandria: era soprattutto la manifattura del ferro, assai sviluppata e superiore a quella musulmana, che aveva portato la città a stipulare un trattato con l'Egitto nel 1154, e sebbene le concessioni ottenute da Baldovino III vietassero il commercio di armi con i saraceni e Pisa si mantenesse cauta, le numerose agevolazioni egiziane dimostrano una continuità del commercio di armi<sup>9</sup>. Come Pisa, anche Venezia poteva vantare disponibilità di materiali da costruzione, importando il ferro da Brescia e dalla Carinzia (i mercanti tedeschi avevano in concessione un fondaco nell'entroterra veneziano), mentre veniva costantemente rifornita di legname dalle foreste alpine, dall'Istria e dall'appennino di Modena. Genova, infine, poteva rifornirsi di legname dalla stessa regione ligure, nelle numerose foreste presenti in val Bormida, a Garessio, nelle valli di Albenga e presso Savona, oppure nelle valli dell'Orba e del Polcevera o vicino Chiavari, mentre l'entroterra del nord Italia presentava numerose possibilità di rifornimento di ferro e minerali, ma la città usufruiva intelligentemente anche dei propri coloni ad Antalya, dove vi commerciavano dal 1156, porto di passaggio tra il levante crociato e l'Egitto, il cui entroterra era ricco di legname<sup>10</sup>. L'attività dei mercanti italiani aumentò dopo il 1192, continuando per tutto il XIII secolo, grazie ai numerosi insediamenti costieri delle città che consentivano numerose occasioni di rifornimento e cabotaggio (laddove le autorità cittadine non permettevano la vendita di merci simili), come nel caso di Venezia, che acquistava merci proibite all'infuori dell'Adriatico, o tramite accordi con il regno cristiano della Armenia Cilicia, ottenendo l'accesso al legname e al ferro presenti nella costa meridionale dell'Asia Minore a partire dal 1201<sup>11</sup>.

D'altronde, il compito di rifornire il regno di Gerusalemme garantiva la possibilità di un commercio più agile con l'Egitto, poiché quelle stesse merci che l'Occidente si affannava a proibire erano spesso usate come zavorra nelle stive dei

9 Ibidem, cit., pp. 241-249, 252-254, 285-287; Giuseppe MULLER, *Documenti sulle relazioni delle città toscane coll'oriente cristiano e coi turchi fino all'anno MDXXXI*, Firenze, M. Cellini, 1879, pp. 6-7, n° V.

10 MUSARRA, *Medioevo marinaro*, cit., p. 60.

11 David JACOBY, «Les Italiens en Egypte aux XIIe et XIIIe siècle: du comptoir à la colonie?», in Michel BALARD, Alain DUCCELLIER (dir.), *Coloniser au Moyen Âge. Méthodes d'expansion et techniques de domination en Méditerranée du 11e au 16e siècle*, Paris, A. Colin, 1995, pp. 76-88, in particolare pp. 80-82.

bastimenti e dunque potevano essere facilmente trasportate senza problemi legali, mentre una volta arrivati ad Alessandria i mercanti potevano vendere direttamente al *matġar* o alla *ħalqa*, facendo in modo che la mercanzia non arrivasse mai ai fondaci locali e non comparisse nei registri delle autorità cittadine cristiane<sup>12</sup>. La gran parte del commercio avveniva, infatti, sotto forma di cabotaggio lungo la tratta costiera che univa Alessandria ad Acri. La città era divenuta dal XII secolo il principale porto dell'*Outremer*, centro dello sviluppo economico locale grazie alle sue numerose funzioni: porto commerciale, centro amministrativo e luogo di sbarco di pellegrini. Meta ultima dei mercanti occidentali, Acri fungeva anche da scalo logistico nella rotta tra Egitto e Costantinopoli<sup>13</sup>. Il trasporto di materiali bellici, soprattutto di materie pesanti come ferro e legname, veniva facilitato dal trasporto via mare, e in seguito alla conquista araba di Laodicea nel 1188, la rotta per Alessandria fu ancora più strettamente connessa ad Acri; è bene ricordare che un viaggio verso la città egiziana non doveva destare sospetti inizialmente: tra i due poli commerciali avveniva, infatti, un florido scambio di merci variegata, come spezie quali pepe, cannella, aloe, zenzero ecc. (provenienti in gran parte dall'India e dal Mar Rosso), coloranti e aromi, viveri, materiali tessili, manufatti e infine legname e metalli pesanti, di cui all'inizio Venezia era stata la maggior fornitrice<sup>14</sup>. È interessante notare come nei manuali di commercio successivi fossero presenti molte informazioni legate al commercio in Oriente, ma fossero del tutto assenti i riferimenti ad armi, legname e metalli, e schiavi<sup>15</sup>.

12 JACOBY, «The Supply of War Materials to Egypt», cit., p. 114.

13 David JACOBY, «Acre-Alexandria: a major commercial axis of the thirteenth century», in Idem, *Medieval Trade in Eastern Mediterranean and Beyond*, Abingdon, Routledge, 2018, pp. 140-141.

14 Ibidem, pp. 146-148.

15 In merito al commercio di schiavi si vedano i numerosi contributi in: Reuven AMITAI, Christopher CLUSE (Eds.), *Slavery and the Slave Trade in the Eastern Mediterranean (c. 1000-1500 CE)*, Turnhout, Brepols, 2017, in particolare: Reuven AMITAI, *Between the Slave Trade and Diplomacy: Some Aspects of Early Mamluk Policy in the Eastern Mediterranean and the Black Sea*, pp. 401-422; Peter Malcolm HOLT, *Early Mamluk Diplomacy (1260-1290): Treaties of Baybars and Qalāwūn with Christian Rulers*, Leiden Brill, 1995; Reuven AMITAI, «Diplomacy and the Slave Trade in the Eastern Mediterranean: a Re-examination of the Mamluk-Byzantine-Genoese Triangle in the Late Thirteenth Century in Light of the Existing Early Correspondence», *Oriente Moderno*, 88, 2008, pp. 349-368; Sergii ZELENKO, «The Maritime trade in the Medieval Black Sea», in Christian BUCHET, Michel BALARD (Eds./dir.), *The Sea in History. The Medieval World / La mer dans l'histoire. Le Moyen Âge*, Woodbridge, The

L'attività dei mercanti italiani è attestata in più occasioni, ma difficilmente arginata poiché costoro potevano scampare alle rappresaglie legali facendo ricorso alle numerose concessioni ottenuti agli inizi del XII secolo, facendo valere le proprie libertà fiscali e commerciali<sup>16</sup>. Alternativamente i contrabbandieri potevano sfuggire alle proibizioni (che dal III Concilio Lateranense avevano iniziato ad aumentare esponenzialmente) fingendo che i convogli fossero diretti ad Acri oppure trasportando preventivamente le merci in un altro luogo, recandole a destinazione sotto falsa bandiera<sup>17</sup>. In tal modo il volume dei traffici aumentò al punto che papa Gregorio X nel 1272 pretese che le navi recassero documenti di carico e scarico firmati dal patriarca di Gerusalemme o dal Gran Maestro dei Templari<sup>18</sup>.

In generale, sembra che la fornitura di materiali bellici viaggiasse per lo più da Occidente a Oriente, e solo raramente avveniva il contrario, come si evince da alcuni importanti contratti mercantili stipulati ad Ayas e a Laiazzo<sup>19</sup>. Secondo Marino Sanudo Torsello, principale fonte della realtà marittima dell'epoca, il maggior deposito di legname per l'Egitto era la regione a ovest di Silifka, vicino alle città di Candeloro e le moderne Alanya e Adalia<sup>20</sup>. Un manuale di commercio fiorentino degli anni venti del Trecento indica come destinazioni del legname esportato da Alanya le città di Damietta e Alessandria (non è escluso che anche alla fine del Duecento fosse così) mentre il ferro poteva venir estratto in Cilicia e Cappadocia o nella Turchia orientale e poi trasportato in Egitto; le destinazioni, d'altronde, erano spesso nascoste dietro formule circostanziali quali «quo iturus

---

Boydell Press, 2017, pp. 449-464; Michel BALARD, *Gènes et l'Outre-Mer: Les actes de Caffa du notaire Lamberto du Sambuceto 1289-1290*, 1, Paris, Mouton, 1973, in particolare n° 9, 16, 50, 93, 94, 105, 123, 126, 189, 223, 240, 244, 277, 285, 289, 334, 374, 487, 515, 536, 579, 697, 708, 714, 748, 770, 782, 832, 846, 849.

16 MATTHEW OF WESTMINSTER, *Flores Historiarum*, Henry Richards LUARD (ed.), London, Longman, 1890, 3, p. 21.

17 Un resoconto di attività simili è riscontrabile in una lettera di un ufficiale francese ad Acri sotto Carlo I d'Angiò che denuncia l'operazione di alcuni mercanti siciliani: cfr. Christopher MARSHALL, *Warfare in the Latin East, 1192-1291*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992, pp. 80-81.

18 JACOBY, «The Supply of War Materials to Egypt», cit., pp. 114-116.

19 Ibidem, p. 119.

20 MARINO SANUDO TORSSELLO, *Liber secretorum fidelium crucis*, in Jacques BONGARS (dir.), *Gesta Dei per Francos*, 2, p. 29.

sum» come appare in un contratto del 1279, frase che probabilmente indicava un'operazione di cabotaggio lungo le coste del Levante, fino alla destinazione finale nelle città egiziane, oppure «in aliqua parte sive loca qui tenentur per cristianos» (nel Trecento ormai, senza più porti cristiani nel Levante siriano, tale formula poteva non essere credibile) o volendo attenersi alle disposizioni del pontefice e delle città si aggiungeva alla destinazione del commercio la clausola «excepto si esset inhibita», o ancora «quo mihi Deus melius administraverit», o semplicemente «Syria»<sup>21</sup>.

Generalmente, infatti, i materiali arrivavano ad Acri, ma prima di essere sbarcati venivano caricati su una nave più piccola che si sarebbe diretta in Egitto<sup>22</sup>. Nel caso di Pisa, che aveva un fondaco anche a Damietta, sono registrate molte spedizioni da Ayas negli anni '70 del Duecento in cui gli italiani figurano come mercanti o possessori di navi, molte delle quali nominano apertamente l'Egitto all'interno dei contratti, e anche i Genovesi conducevano un traffico regolare dalla Cilicia armena all'Egitto, stipulandovi un trattato commerciale nel 1288<sup>23</sup>. Sebbene il mare fosse visto con diffidenza dai mamelucchi e lo stesso Baybars fosse un uomo più dedito alla cavalleria, i sultani si accorsero presto dell'importanza rivestita dal mare e provarono a dotarsi di una flotta, ciò nonostante i materiali che i signori egiziani acquistavano dai latini non servivano unicamente alla costruzione navale, bensì erano utilizzabili anche per macchine d'assedio quali i mangani o le balestre, la pece era utilizzabile per il fuoco greco, ferro e legname erano fondamentali per l'armamento di un esercito, e non meno importanza rivestivano in ambito civile, dove venivano utilizzati per la costruzione di case, tetti, mobilio, meccanismi d'idraulica e irrigazione, oggetti quotidiani, utensili ecc., motivo per cui la politica egiziana mirò a una continuità dei rifornimenti, assicurandosela con incentivi fiscali concessi a regni e mercanti cristiani o con la

21 Per un esempio di contratto notarile del genere si veda Laura BALLETO, *Notai genovesi in oltremare. Atti rogati a Laiazzo da Federico di Piazzalunga (1274) e Pietro di Bargone (1277, 1279)*, Genova, Collana storica di fonti e studi, 53, 1989, pp. 297-298, n° 70. Altri contratti interessanti per la tratta delle merci proibite, presenti nella stessa raccolta sono: Federico di Piazzalunga n° 3, 27, 32, 33, 37, 49, 50, 59, 60, 61, 87, 91, 94, 97, 106 e Pietro di Bargone n° 35, 36, 39, 46, 64, 88; Eliyahu ASHTOR, *Levant Trade in the Later Middle Ages*, Princeton, Princeton University Press, 1963, p. 41; Antonio MUSARRA, *Il crepuscolo della crociata. l'Occidente e la perdita della Terrasanta*, Bologna, il Mulino, 2018, p. 164.

22 JACOBY, «Acre-Alexandria», cit., pp. 153-154.

23 JACOBY, «The Supply of War Materials to Egypt», cit., p. 124.

pressione esercitata su di essi.

### *Le proibizioni papali*

La prima reazione papale di cui si ha notizia risale al 1162, Concilio di Montpellier: Alessandro III vietava a coloro che operavano la vendita di armi, legname e ferro ai saraceni di condurre tali affari<sup>24</sup>. Pochi anni dopo, nel 1179, durante il III Concilio Lateranense, venne decretata la prima vera proibizione, che avrebbe fatto da modello a tutte quelle seguenti, contenuta nel canone 24, *Ita quorundam*<sup>25</sup>. L'embargo qui proclamato si riferiva generalmente a tutti coloro che, pur facendosi chiamare cristiani, vendendo armi, ferro e legname per le galee ai saraceni, superavano costoro in *malitia*<sup>26</sup>. Tuttavia, pur istituendo un embargo *de facto*, l'*Ita quorundam* non utilizzava i termini latini correnti per tale pratica economica, quali *prohibitio*, *inhibitio*, *devetum*, *devedo* ecc. Ad accompagnare l'*Ita quorundam* vi è il canone 26 che poneva sotto scomunica quei cristiani che avrebbero deciso di andare ad abitare con ebrei o saraceni<sup>27</sup>. Il canone 24 costituì di fatto un modello per quella che sarebbe divenuta una formula ricorrente nelle successive proibizioni, dimostrandone in tal modo l'inefficacia, almeno dal punto di vista commerciale.

Poco dopo la caduta di Gerusalemme, nel 1188 Clemente III scrisse una lettera al console e al popolo di Genova, la *Quod olim*, in cui, oltre a ricordare i peccati che avevano portato alla perdita del Santo Sepolcro, il pontefice si soffermava anche sul commercio quotidiano con i saraceni: nel testo si scomunicava chiunque commerciasse in generale con costoro per tutta la durata della guerra, si vietava al console di assistere in qualsiasi modo tali mercanti e si decretava nuovamente

24 Giovanni D. MANSI (cur.), *Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio*, 21, Firenze-Venezia, 1759-1798, col. 1159-1160: la raccolta non riporta il testo originale, ormai perduto, ma fornisce una breve notizia della proibizione del 1162, ripetuta e ampliata nel concilio di Montpellier del 1195.

25 MANSI, *Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio*, 22, cit., col. 230-231.

26 Nei secoli successivi questi furono identificati con gli italiani, ripetutamente accusati in Europa in seguito alla perdita della Terra Santa, in modo particolare all'interno della trattativa dei *de recuperatione*: Sylvia SCHEIN, *Fideles Crucis, 1274-1314. Il papato, l'Occidente e la riconquista della Terra Santa*, Roma, Jouvence, 2015, cit., p. 54; Maureen PURCELL, *Papal Crusading Policy*, Leiden, Brill, 1975, p. 178.

27 MANSI, *Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio*, 22, cit., col. 231.

scomunicato *ipso iure* chiunque contravvenisse tale divieto<sup>28</sup>. Stantchev osserva come, con tutta probabilità, l'embargo fosse stato mandato a Genova ma avesse validità generale per tutta la *communitas christiana*. Nella *Quod olim*, dunque, si ripeteva il modello del 1179 con poche differenze; entrambi gli atti trovavano origine nel contesto delle crociate, eppure né i loro testi né i commentari successivi avrebbero fatto riferimento alla sola area della Siria o dell'Egitto, lasciando intendere che tali proibizioni fossero da applicarsi in generale in tutto il Mediterraneo cristiano<sup>29</sup>.

Risale alla fine del XII secolo la stesura della *Significavit nobis*, una lettera mandata da papa Celestino III al vescovo di Ancona nel 1193-1194, in seguito alla tregua stipulata in Terra Santa da Riccardo I e Saladino nel 1192, e successivamente divisa in più canoni. Il vescovo aveva precedentemente chiesto delucidazioni su un problema sottile: come giudicare coloro che si recavano ad Alessandria portando con sé merci da scambiare per il riscatto dei propri compatrioti? A tale domanda il pontefice rispondeva che ciò poteva essere fatto lecitamente, a patto che non si portasse tra le merci nulla di utile ai saraceni, eccetto per scopo di riscatto (il che andava giurato al vescovo in anticipo), e ricordava che la scomunica avrebbe colpito non solo chiunque si fosse recato in quelle terre con merci vietate *causa lucrandi*, ma anche tutti quei mercanti che tramite i contratti commerciali restavano in patria pur contribuendo al viaggio e alla vendita; infine aggiungeva che la scomunica avrebbe raggiunto chiunque si fosse recato nelle terre dei saraceni in tempo di tregua nonostante avesse giurato di non viaggiare se non in tempo di pace<sup>30</sup>.

Per comprendere il senso di questa proibizione è necessario un breve excursus sul finanziamento di un viaggio marittimo. Esso veniva fornito da un'associazione tra armatori, e solitamente la nave valeva molto meno del carico imbarcato. Si commerciava infatti per investimenti: ci si univa in società familiari per caricare su navi di cui si possedeva una parte, o si affidavano le proprie merci a mercanti viaggiatori partecipando così all'investimento. Un carico rappresentava, per capirci, l'investimento di circa un centinaio di persone. Il commercio marittimo,

28 Walther HOLTZMANN, «La 'collectio seguntina' et les décrétales de Clément III et de Célestin III», *Revue d'histoire ecclésiastique*, 50 1955, p. 422.

29 Stefan K. STANTCHEV, *Spiritual rationality. Papal embargo as a cultural practice*, New York, Oxford University Press, 2014, pp. 51-52.

30 *Ibidem*, cit., p. 52-53.



dunque, avveniva per forme societarie o per imprese che rispondevano a varie esigenze, prima fra tutte quella del frazionamento dei rischi. Esistevano vari tipi di contratti mercantili: il principale è noto col nome generale di *commenda*, ma nelle fonti è possibile trovarlo anche con altri nomi quali *accomendatio*, *collegantia*, *societas [maris]*, *entica* ecc.<sup>31</sup>. Tale contratto, stipulato fra un socio che rimaneva a terra (*socius stans*) e un mercante che si assumeva l'onere del viaggio (*socius portator* o *tractator* o *tractans*), esisteva in forma unilaterale e bilaterale: nel primo caso l'investimento era completamente a carico del socio a terra, e al mercante restava solo il compito di svolgere il viaggio e seguire le operazioni di vendita, e al ritorno i profitti totali sarebbero andati per un quarto al mercante viaggiatore e per tre quarti al socio investitore<sup>32</sup>. Nel secondo caso, l'investimento veniva fornito per due terzi dal socio a terra e per un terzo dal mercante, ma al ritorno i profitti sarebbero stati divisi a metà tra i due soci. La *commenda* era particolarmente importante perché offriva ai giovani mercanti meno facoltosi la possibilità di arricchirsi, e ai più ricchi la possibilità di usufruire di molti investimenti. È necessario sottolineare che al mercante viaggiatore era data carta bianca sulle condizioni e i luoghi di vendita (*ubicumque [ei] placuerit*) delle merci (questa, tra le altre, una delle ragioni per cui era difficile rintracciare i contrabbandieri)<sup>33</sup>.

Tornando alle proibizioni papali, poco tempo dopo la *Significavit Nobis* nel concilio di Montpellier del 1195 venne rinforzato il divieto del 1162. Il papa e il sinodo riunito decretavano l'anatema sui principi, nel caso in cui essi non avessero usato la propria forza contro eretici, pirati e i mercanti di armi, ferro e legname: stabilendo, di fatto, una parità tra eretici e contrabbandieri<sup>34</sup>. Nel XIII secolo l'influenza dell'*Ita quorundam* di Alessandro III confluì nelle *decretales*, al punto che per indicare le attività commerciali illecite con i saraceni (ovunque essi fossero) si usò la clausola *facto alexandriae*, e le proibizioni iniziarono a

31 Marco TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Bari, Laterza, 1996, pp. 341-342.

32 Antonio MUSARRA, *Genova e il mare nel Medioevo*, Bologna, il Mulino, 2015, p. 112.

33 *Ibidem*, pp. 343-344; Ugo Tucci sottolinea come questa facoltà fosse dovuta anche al necessario frazionamento costiero delle rotte: Ugo TUCCI, «Navi e navigazioni all'epoca delle crociate», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, nuova serie, 41/1, 2001, p. 287.

34 MANSI, *Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio*, 21, col. 1060; MENACHE, «Papal Attempts at a Commercial Boycott», cit., p. 242.

parlare di *res prohibitas*, includendo nella formula tutto ciò che poteva essere d'aiuto ai saraceni, mentre a Barcellona, tra il 1317 e il 1320 inizierà a comparire la definizione *alexandrini*, volta a indicare i contrabbandieri locali<sup>35</sup>. Nel 1213, nove anni dopo la conquista di Costantinopoli, Innocenzo III promulgò la bolla *Quia maior*, in cui si rinnovava la proibizione del 1179, e si indicava un divieto generale sull'attività di pirateria, che sembrava ostacolare la liberazione della Terra Santa<sup>36</sup>. La normale punizione per il contrabbando con i saraceni era fino a quel momento la scomunica e la confisca dei beni, ma dopo la sconfitta di Ḥattīn del 1187 i divieti iniziarono a farsi più severi.

È il caso della nuova proibizione del 1215, contenuta nell'*Ad liberandam*, un canone del IV Concilio Lateranense (la cui rinomanza è legata più alla preparazione della crociata che all'embargo) in cui dopo aver scomunicato «qui [...] Saracenis arma ferrum et lignamina deferunt galearum», venne introdotto un embargo totale di quattro anni. L'aspetto più rilevante nell'ambito delle proibizioni è che l'*Ad liberandam* inseriva per la prima volta un metodo per fare ammenda e ritornare nella *communitas christiana*, ovvero il pagamento del valore equivalente a quello delle merci vendute più altrettanto di tasca propria, denaro che sarebbe confluito «in subsidium terrae sanctae». Il canone, dunque, pur rifacendosi all'*Ita quorundam* rappresentava un nuovo punto di svolta tra i divieti papali, al punto che il suo testo sarebbe stato ripetuto nei successivi concili (con particolare enfasi sull'embargo, previsto prima per quattro e poi per sei anni) senza cambiare una parola, costituendo una ripetizione martellante della proibizione per tutta la comunità cristiana<sup>37</sup>.

La questione del commercio doveva essere diventata molto rilevante per l'Occidente, al punto che dagli inizi del XIII secolo nella *Missa in Coena domini* del Giovedì Santo, in cui venivano elencate venti categorie di persone scomunicate, in cui gli eretici occupavano il primo posto, pirati e i contrabbandieri arrivarono a occupare rispettivamente quarto e settimo posto<sup>38</sup>. Nel 1224, Onorio III mandò una nuova proibizione all'arcivescovo di Genova, permettendo la vendita di vino

35 Non è chiaro se tali termini abbiano origine dal nome di Alessandro III o dalla città di Alessandria, principale destinazione del contrabbando.

36 Jacques P. MIGNÉ, *Patrologia Latina*, 216, Paris, Fratres Garnier, 1891, coll. 817-822.

37 Il testo è disponibile in MANSI, *Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio*, 22, cit., col. 1064-1066.

38 MENACHE, «Papal Attempts at a Commercial Boycott», cit., p. 241.

ai saraceni in tempo di guerra, ma rinnovando il divieto di vendita ai saraceni di ferro, armi e legno, mentre cinque anni dopo la stessa proibizione venne ripetuta nel Concilio di Tarragona, tenutosi a Lerida, dove si aggiunsero pane, animali usati per il nutrimento, lavoro o altre utilità con specifica attenzione ai cavalli, e il decreto probabilmente ebbe validità per tutto il regno d'Aragona<sup>39</sup>. Alcuni anni dopo, nel 1234, papa Gregorio IX scrivendo ai vescovi e ai prelati della penisola iberica ricordava la proibizione, soffermandosi sulla vendita di cibo e altre merci ai saraceni lungo la frontiera cristiana<sup>40</sup>. Nel 1245, nel I Concilio di Lione, Innocenzo IV con l'*Afflicti corde* rinnovò il divieto del IV Concilio Lateranense, ponendo particolare accento su corsari e pirati. Pochi anni dopo, nel 1263 Urbano IV ne ripeteva il contenuto ai propri legati in Scozia, Inghilterra, Castiglia, Portogallo, Navarra e Aragona (mostrando, come sottolinea giustamente Sophia Menache, che il commercio non fosse più un monopolio dei soli italiani).

L'anno seguente Roma chiese al patriarca di Alessandria di denunciare tutti coloro che infrangessero le proibizioni, e nel 1274, nel II Concilio di Lione, con la *Zelus fidei* venne nuovamente rinnovato il divieto del 1215, ampliando a sei anni la durata dell'embargo<sup>41</sup>.

Tre anni prima della definitiva caduta di Acri del 1291, Niccolò IV aveva provato a stabilire un embargo totale di dieci anni «in Alexandria vel alia loca Saracenorum terre Egypti», ma era stato convinto ad ammorbidirlo nel 1290, anno in cui aveva concesso al patriarca di Gerusalemme la facoltà di giudicare e assolvere i contrabbandieri, nonché al popolo del regno la possibilità di commerciare in tempi di tregua merci e cibo con i saraceni d'Egitto, per poi accorgersi del suo errore e promulgare l'embargo totale nel 1291<sup>42</sup>. Il pontefice provò a creare una

39 *Ibidem*, p. 244; STANTCHEV, *Spiritual rationality*, cit., p. 63; Lettera di Onorio III in Pietro PRESSUTI (cur.), *Regesta Honorii Pape III*, Roma, Ex Typographia Vaticana, 2, 1895, n° 5149.

40 Lucien AUVRAY (dir.), *Les registres de Gregoire IX (1227-1241). Recueil des bulles de ce pape*, Paris, A. Fontemoing, 1, 1896, n° 2300.

41 MENACHE, «Papal Attempts at a Commercial Boycott», cit., pp. 244-245; testo della proibizione del 1245 in MANSI, *Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio*, 23, col. 631; la lettera di Urbano IV a Gualtiero, vescovo di Worcester, e la lettera al patriarca sono disponibili in Jean GUIRAUD (dir.), *Les registres d'Urbain IV (1261-1264). Recueil des bulles de ce pape*, Paris, A. Fontemoing, 2, 1901, n° 468, 872; La *Zelus fidei* è riportata in PURCELL, *Papal Crusading Policy*, cit., pp. 196-199.

42 Ernest LANGLOIS (dir.), *Les registres de Nicolas IV (1288-1292). Recueil des bulles de ce pape*, Paris, Ernest Thorin Editeur, 1, 1886, n° 4402-3; *Les registres de Nicolas IV*,

flotta formata da Ospitalieri, Templari e ciprioti per pattugliare le aree soggette ai divieti, ma nonostante gli sforzi e le rinnovate proibizioni dei papi successivi l'embargo non sembrò funzionare come doveva<sup>43</sup>.

Bonifacio VIII fu particolarmente severo, ripetendo con costanza martellante il divieto di Niccolò IV tra il 1293 e il 1296: nell'aprile del 1299, durante la messa del Giovedì Santo, scomunicò gli «impios et falsos Christianos» che vendessero ai saraceni «ferrum et arma et lignamina galearum», o che vendessero «galeas aut naves», o che partecipassero alle scorrerie delle navi pirata saracene sia come comandanti sia «in machinis», o che in generale impedissero di portare aiuto alla Terra Santa. A costoro poteva essere concessa l'assoluzione solo qualora avessero versato «in subsidium terrae sanctae» l'equivalente dei proventi del commercio<sup>44</sup>. La pena, ricalcando le parole di Niccolò IV, avrebbe reso invalidi successioni, testamenti e «pubblica officia» e gli scomunicati, nemici della fede cattolica, avrebbero dovuto versare alla chiesa i propri beni. Il papa proseguiva ratificando la proibizione del 1289, e dichiarava i contrabbandieri passibili di essere attaccati dalle galee del papa o dei fedeli. Infine, concedeva agli inquisitori l'autorità e la facoltà di agire nelle proprie provincie sia contro i contrabbandieri sia contro coloro che non si applicassero per far rispettare tali divieti<sup>45</sup>.

Pochi mesi dopo, a novembre, il pontefice ratificò tutte le proibizioni ecclesiastiche promulgate fino a quel momento, operazione ripetuta pochi anni dopo nel 1302, durante la messa del Giovedì Santo di aprile, in cui oltre alle proibizioni e scomuniche contro i contrabbandieri vennero ratificati anche gli atti contro Federico d'Aragona, siciliani e scismatici, eccezion fatta per coloro che già avevano ricevuto l'assoluzione papale<sup>46</sup>. Nello stesso anno, il pontefice, in due

---

6, 1891, n° 6782-3, 6784-8, 6789.

43 MENACHE, «Papal Attempts at a Commercial Boycott», cit., pp. 246, 249; per quanto riguarda la flotta ospitaliera si rimanda al recente contributo di Toomaspoeg: Kristian TOOMASPOEG, «La potenza navale degli Ospitalieri di San Giovanni», in *Mediterraneo mare aperto* (secc. XII-XV), Atti del LIX Convegno storico internazionale (Todi, 9-11 ottobre 2022), Spoleto, CISAM, 2023, pp. 223-244.

44 Georges DIGARD, Maurice FAUCON, Antoine THOMAS, (dir.), *Les registres de Boniface VIII (1294-1303). Recueil des bulles de ce pape*, Paris, Fontemoing – De Boccard Editeur, 1, 1884, n° 778, 848, 1591, 1654; *Les registres de Boniface VIII*, 2, 1904, n° 3354.

45 *Ibidem*.

46 *Ibid.*, n° 3421; *Les registres de Boniface VIII*, 3, 1921, n° 5015.

atti promulgati a pochi mesi di distanza, scomunicava eretici, briganti e pirati, e ratificava la messa del Giovedì Santo, che l'anno dopo avrebbe visto rinnovare il «processum» contro i contrabbandieri<sup>47</sup>. Alle città venne richiesto di schierarsi anch'esse con il papato proibendo il contrabbando e cessando gli scontri tra di loro, e sebbene apertamente esse conducessero una politica di tal fatta, segretamente stringevano accordi con il sultano: la realizzazione e l'applicazione di tali decreti, infatti, dipendeva dalle relazioni che ciascuna città intratteneva con il papato, e alla lunga, l'embargo si rivelò essere un fallimento, complice la politica di concessione di ammende e licenze del papato<sup>48</sup>.

### *Ammende e licenze*

Tale questione rappresenta un punto interessante nell'ambito delle proibizioni papali, e solleva molti interrogativi. Dopo il Grande Scisma il papato si era trovato in gravi difficoltà finanziarie, alla cui risoluzione avevano contribuito le deroghe alle proibizioni e le rimozioni delle scomuniche, in cui incorrevano coloro che trasgredivano i divieti sul commercio con i saraceni. Costoro erano passibili, come si è visto, della confisca dei beni ma soprattutto, condizione implicita nell'atto di scomunica, dell'annullamento di tutti gli atti sottoscritti o stipulati dal colpevole. Per tale motivo, nel richiedere l'assoluzione un mercante avrebbe dovuto prepararsi a pagare un costo particolarmente salato, ovvero il doppio del profitto guadagnato.

Nel XIV secolo le disposizioni pontificie insistono sull'indulgenza e sul perdono, sulla necessità della stesura di due *instrumenta*, uno da rilasciare al supplice e uno da inviare alla camera apostolica, ponendo sempre l'accento sull'appropriazione dei beni del colpevole con formula «*pious usus covertendam*»<sup>49</sup>. Spettava al pontefice, inoltre, l'occasionale concessione delle licenze di commercio, che introducevano piccole variazioni locali senza mutare la legge generale e spesso erano basate su reciproci interessi tra Chiesa e città dedite al commercio. L'esistenza di tali licenze sottolineava il ruolo centrale che il papato aveva assunto nelle vicende commerciali della cristianità, ruolo che le città di mare mal sopportavano,

<sup>47</sup> *Ibidem*, n° 5016, 5020, 5346.

<sup>48</sup> ASHTOR, *Levant trade*, cit., pp. 17-18; *Les registres de Nicolas IV*, 6, 1891, n° 6782-3.

<sup>49</sup> PETTI BALBI, «Deroghe papali al “*devetum*” sul commercio con l'Islam», cit., pp. 521-523.

ma che non potevano rifiutare apertamente, e le suppliche rivolte ai pontefici non fecero altro che avvalorare la posizione che la Chiesa si era arrogata<sup>50</sup>.

Nel 1198 Innocenzo III aveva ripetuto la proibizione dell'*Ita quorundam*, aggiungendo una clausola sull'aiutare i saraceni in tempo di guerra, e perciò era stato raggiunto da una missiva di due mercanti veneziani che imploravano il papa di allentare il divieto, poiché la città lagunare viveva di commercio e avrebbe subito molti danni da un embargo totale; Innocenzo III concesse dunque al doge e al popolo di Venezia di commerciare in Egitto fatta eccezione per «ferro, stupa, pice, acutis, pyronibus, funibus, armis, galeis, navibus et lignaminibus paratis vel imparatis», in cambio dell'aiuto della Serenissima verso la Terra Santa: il papato così si schierava al centro delle questioni commerciali, pur mantenendo il suo ruolo di guida spirituale. Difatti, i papi limitavano la concessione ai momenti di necessità – secondo un'antica corrente di studi canonici agire per necessità non costituiva peccato, concetto espresso dalla formula *necessitas legem non habet* – pur continuando a osteggiare il commercio qualora mosso da avarizia<sup>51</sup>.

Tale operazione è facilmente individuabile in alcune concessioni effettuate da Gregorio IX: nel luglio 1234, il pontefice scrisse all'arcivescovo di Toledo, asserendo che il popolo, per la sua sopravvivenza, avrebbe potuto commerciare con i saraceni, tranne che in armi, ferro, legname e cavalli<sup>52</sup>. Pochi mesi dopo, a novembre, il papa informò il vescovo di Cuenca che i contrabbandieri sarebbero stati assolti qualora si fossero sottomessi spontaneamente e avessero versato i propri guadagni nella causa della Terra Santa, cosa di cui il pontefice avrebbe prima dovuto avere certezza<sup>53</sup>.

Nel 1239 Gregorio IX scrivendo al maestro dei cavalieri di San Giacomo nella penisola iberica ricordò che coloro i quali fossero stati scomunicati per aver venduto animali e altre mercanzie ai saraceni avrebbero trovato l'assoluzione recandosi alla Sede Apostolica, e, dopo un mese, aggiunse che il commercio di animali sarebbe stato concesso qualora si fossero trattate bestie da lavoro, eccetto

50 STANTCHEV, *Spiritual rationality*, cit., p. 56.

51 Othmar HAGENDER et al. (hg.), *Die Register Innocenz'III*, Graz, 1, 1964, n° 776.

52 *Les registres de Gregoire IX*, 1, n° 2063.

53 *Ibidem*, n° 2290.

cavalli o muli, che potevano essere utilizzati contro i cristiani<sup>54</sup>.

A dicembre dello stesso anno venne concesso al re del Portogallo di scambiare i propri bottini con i saraceni, eccezion fatta per ferro, cavalli, armi, legno per le galee e altre mercanzie utilizzabili contro il popolo cristiano, mentre a gennaio del 1240 il popolo di Maiorca ottenne il permesso di commerciare con i saraceni in tempo di pace per necessità, salvo scambiare merci proibite quali cavalli, muli, ferro, legname e armi (tale concessione sarà ripetuta l'anno successivo)<sup>55</sup>.

Lo stesso Niccolò IV nel 1289 avrebbe affermato la possibilità di assoluzione per i contrabbandieri qualora essi avessero restituito i profitti del loro viaggio<sup>56</sup>.

Bonifacio VIII stesso non si esentò dal partecipare a una politica simile: ad aprile del 1297, in due atti successivi, il pontefice scrivendo ai vescovi di Tortosa e Barcellona ricordò che coloro che commerciavano ad Alessandria in «ferrum, lignamina et alia prohibita», o che intrattenevano con i saraceni «alia commercia» avrebbero ricevuto il perdono e l'annullamento della scomunica e delle altre pene versando alla chiesa un quinto o un quarto dei profitti perché venisse usato per scopi pii, mentre coloro che ne fossero stati fisicamente in grado sarebbero dovuti confluire nell'esercito del re, o se soggetti a impedimenti, avrebbero dovuto trovare un sostituto: nel secondo atto si specificava che la cifra sarebbe dovuta essere devoluta alla costituzione dell'armata che il re d'Aragona, Sardegna e Corsica stava radunando al servizio del papa<sup>57</sup>.

Due anni dopo, Bonifacio informò il vescovo di Tortosa e l'abate del monastero di Santa Croce dell'Ordine Cistercense di Barcellona che del pagamento dell'assoluzione dalla scomunica per contrabbando un quarto sarebbe andato alla chiesa (devoluto per scopi pii), e il resto al re d'Aragona per le questioni in Sicilia, e concesse ai vescovi locali la facoltà di assolvere loro stessi dalla scomunica, dietro compenso, per due anni<sup>58</sup>.

Le città, di conseguenza, iniziarono a offrire denaro alla Chiesa per poter commerciare, trovando una ferma opposizione nel rigido atteggiamento di Clemente V, che nuovamente decretò i trasgressori del divieto passibili della perdita dei

54 *Les registres de Gregoire IX*, 2, n° 4720, 4723.

55 *Ibidem*, n° 4994, 5060, 5960.

56 *Les registres de Nicolas IV*, 1, n° 2199.

57 *Les registres de Boniface VIII*, 1, n° 2338-9.

58 *Les registres de Boniface VIII*, 2, n° 3109, 3111.



diritti civili e della propria libertà (vale a dire soggetti a schiavitù). Il pontefice mantenne una linea di forte intransigenza (nonostante nel 1305 avesse rinnovato il *modus absolvendi* di Bonifacio VIII, facendo versare la penale presso il re d'Aragona<sup>59</sup>), e nel Concilio di Vienne del 1311-1312 autorizzò gli Ospitalieri a catturare le navi dei contrabbandieri<sup>60</sup>. Ciò nonostante, nei primi anni del XIII secolo la pratica delle licenze, basata sul precedente veneziano era diventata una realtà generale, articolata nella distinzione tra la «saeva cupiditas» di coloro che commerciavano con i saraceni a discapito dei cristiani e coloro che servivano i musulmani «pro sua cupiditate/contra Christum et populum christianum», e coloro che commerciavano per necessità, secondo il modello di Innocenzo III.

In generale le decisioni spettavano al papato, ma nella pratica erano i sinodi o i membri del clero locale ad assumersi l'onere dell'applicazione delle direttive, e come sempre tali decisioni venivano sottoposte al giudizio e ai commenti dei canonisti successivi, la maggior parte dei quali faceva riferimento al diritto romano, senza soffermarsi sulla realtà coeva delle tratte commerciali. Spesso veniva citato il Codice di Giustiniano, libro IV, titolo 41, in cui si tratta delle merci da non esportare ai barbari, e vi si menzionano vino, olio o liquidi da consumo o da commercio, e, per quanto riguarda la guerra, corazze, scudi, archi, frecce, daghe o altre spade, o qualsivoglia arma di alcun tipo, o ferro, grezzo o lavorato: poiché la vendita di tali merci costituiva quasi un tradimento, la pena era la confisca dei beni e la morte. In aggiunta ai precedenti punti vi vengono nominate come merci proibite grano, pietre e bastoni (incluse tra le armi). Tale legge fu implementata ai canoni ecclesiastici sul commercio con i saraceni, creando un modello legale di embargo basato su leggi civili e canoniche, ma privo di osservazione politica sull'attualità, come dimostrava la reazione delle città di mare<sup>61</sup>. Il problema delle ammende è, dunque, strettamente legata all'uso pastorale della pratica dell'embargo, secondo la lettura che Stefan Stantchev ha dato del fenomeno, e va dunque calata nella dimensione spirituale e al contempo temporale che caratterizza la chiesa riformata del XII e XIII secolo. Una volta elaborato dai

59 *Regestum Clementis Papae V*, a cura dei Monaci dell'Ordine di S. benedetto, Roma, Ex Typographia Vaticana, 1, 1885, n° 223.

60 ASHTOR, *Levant trade*, cit., p. 19. Gli atti del concilio sono disponibili in MANSI, *Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio*, 25, coll. 367-426.

61 Fred BLUME, *Annotated Iustinian Code*, uwoyo.edu, online.

concili e dai papi, il divieto era trasmesso ai membri minori del clero, per poi finire nei penitenziali, che aiutarono a portare la questione dell'embargo al popolo. Ben conscia delle situazioni e delle realtà economiche locali, la Chiesa variava nella severità delle proibizioni, aiutata dai concili locali. La procedura papale, invece, seguiva strettamente l'*iter* delle suppliche, perlopiù concesse in quelle situazioni in cui era necessario commerciare spinti dalla *necessitas*. La pratica delle licenze, tuttavia, faceva da *speculum* all'equilibrio dei poteri, e nel caso di una potenza navale come Venezia, fedele al papato e antagonista dell'imperatore, l'atteggiamento ecclesiastico sembra essere più permissivo rispetto alle piccole località commerciali come le Baleari<sup>62</sup>.

### *I trattati de recuperatione*

L'importanza economica e militare delle operazioni dei contrabbandieri appare chiaramente nella vasta trattatistica dei *de recuperatione*. Si tratta di una serie di opere, contenuti piani, disposizioni e riflessioni sull'auspicata riconquista della Terra Santa in seguito alla perdita di Gerusalemme e successivamente di Acri<sup>63</sup>. Il trattato di Fidenzio da Padova, *Liber recuperationis Terrae Sanctae* (1274-1289), può essere considerato il primo scritto del nuovo genere. L'opera si divide in due parti: nella prima l'autore ripercorre la storia della Terra Santa, cogliendo l'occasione per illustrare gli errori commessi dai Franchi, per passare nella seconda parte a illustrare il progetto per la riconquista dei territori perduti<sup>64</sup>. In essa si insiste sull'obbligatorietà di condurre una guerra economica al nemico musulmano, troppo superiore sotto tale aspetto, e sulla necessità di costruire una flotta volta allo scopo di istituire un blocco marittimo all'Egitto, punto chiave della strategia pensata per la crociata<sup>65</sup>. Il blocco avrebbe dovuto intercettare i contrabbandieri latini e far rispettare le numerose proibizioni papali. Impoverire Alessandria avrebbe voluto dire togliere al Sultano gran parte dei suoi proventi (calcolati in circa mille fiorini al giorno) e indebolire il suo esercito. In sintesi, il

62 STANTCHEV, *Spiritual rationality*, cit., pp. 72-74, 76, 87.

63 ANTONIO MUSARRA, *Le crociate. L'idea, la storia, il mito*, Bologna, il Mulino, 2022, pp. 237-239; SCHEIN, *Fideles crucis*, cit., pp. 115-134.

64 GIROLAMO GOLUBOVICH (cur.), *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Santa e dell'Oriente francescano*, 1, Firenze, Quaracchi, 1906, p. 291.

65 *Ibid.*, p. 122.

blocco avrebbe privato i Mamelucchi dei loro soldati, in gran parte costituiti da schiavi provenienti dal mar Nero, dei materiali necessari ad armare una flotta e a costruire macchine da guerra, e gli avrebbe tolto il supporto economico derivante dai profitti generati dall'economia mercantile<sup>66</sup>. L'idea era diffusa già dal secondo concilio di Lione, a cui Fidenzio aveva partecipato, ma l'originalità del *Liber recuperationis* sta nel fatto che l'autore non lo ritiene un elemento secondario alla crociata di terra, ma di per sé sufficiente a liberare la Terra Santa.

Un approccio più pragmatico venne usato nei trattati, che ormai dominavano la scena letteraria, nati sotto Clemente V. Gli autori di questi scritti consideravano la riconquista della Terra Santa come un pretesto per raggiungere obiettivi di tipo economico-politico. I *de recuperatione* coevi forniscono piani ancora più concreti per realizzare la conquista, e perciò le forze navali erano considerate imprescindibili per l'operazione, al punto che il blocco per l'Egitto compare in quasi tutte le opere. Il trattato più rinomato del periodo è senza dubbio il *Liber secretorum fidelium Crucis*, scritto dal veneziano Marino Sanudo Torsello. L'autore, membro di una famiglia di mercanti vicina alla curia, è in grado di fornire dati tecnici sulla navigazione, sulla costruzione di una flotta, sul suo armamento ecc. Difatti la parte più curata della sua opera riguarda la guerra economica da muovere all'Egitto, punto focale del piano, riassunto dalle parole: *quod subiugata terra Aegypti, Terra Promissionis se tenere non poterit*<sup>67</sup>. La strategia proposta da Marino Sanudo era suddivisa in tre fasi. La prima e più importante consisteva nel blocco marittimo, per il quale sarebbe stata armata una flotta di dieci galee finanziata dal papa. Le navi sarebbero state fornite dai principali interessati alla causa: una a testa da Genova, Venezia e Costantinopoli, due dagli Ospitalieri, quattro dal re di Cipro e l'ultima dall'arcivescovo di Creta. Al blocco, durato due o tre anni sarebbe subentrata, nella seconda fase, la spedizione che avrebbe conquistato l'Egitto, per terminare con la conquista della Terra Santa<sup>68</sup>.

La riproposizione del blocco marittimo all'Egitto, nella maggior parte dei trattati, evidenzia una situazione che è importante sottolineare: nel XIII secolo gli

---

66 *Ibidem*.

67 *Ibid.*, p. 245.

68 MARINO SANUDO TORSELLO, *Liber Secretorum Fidelium Crucis*, cit., pp. 20, 30-31, 34-36, 39, 44, 48, 81-95.

italiani controllavano di fatto i mari del Levante; la sopravvivenza dei territori crociati, caratterizzata da una costante pressione sulla terraferma, era controbilanciata da una libertà pressoché totale sul mare, all'interno della quale i contrabbandieri trovavano piena libertà di commercio. Tuttavia, tale operazione avrebbe richiesto una forza navale che pochi avrebbero potuto schierare, se non gli stessi italiani, e col tempo, gli ordini militanti. Marino Sanudo, infatti, rifletteva sulle difficoltà tecniche di un blocco navale, affermandone la quasi totale impossibilità dovuta al fatto che le galee armate non potevano rimanere in mare nella stagione invernale a causa delle condizioni climatiche, né potevano sostare a lungo al largo d'estate senza fare frequenti soste per rifornimenti d'acqua<sup>69</sup>. La capacità di carico di viveri e acqua sarebbe stata un fattore fondamentale nell'operazione. Le galee da guerra portavano più acqua di quelle mercantili, onde evitare l'obbligo di rifornirsi spesso, tuttavia, avevano una minore capacità di carico, occupata già in parte da munizioni e materiali bellici, e non potevano stoccare i rifornimenti sul ponte, come facevano invece le navi atte al commercio<sup>70</sup>. Pryor propone un'interessante riflessione, calcolando quanta acqua servisse per ciascun rematore e quanta ne potesse caricare una galea, arrivando a stimare i rifornimenti massimi di acqua per ciascun natante sufficienti per massimo due o tre settimane circa senza scali<sup>71</sup>. Fu questa, di certo, una delle difficoltà che il papato incontrò nel porre freno alla tratta di armi, e, ciò nonostante, l'istituzione romana provò a muoversi in tale direzione, tentando di istituire una flotta ospitaliera e rinnovando l'embargo presso le varie città.

### *Deveta cittadini*

Tale strumento, come si è visto, non era nuovo ai vari centri portuali e commerciali del Mediterraneo. La politica del *devetum*, tuttavia, afferiva a un contesto mercantile gestito dalle città, e serviva a regolare i traffici commerciali a favore dei propri mercanti o delle proprie esportazioni, motivo per cui la maggior parte dell'impegno contro coloro che portavano i materiali bellici ai saraceni si ri-

69 MARINO SANUDO TORSELLO, *Liber Secretorum Fidelium Crucis*, libro 1, cit., pp. 22-33.

70 Sulle caratteristiche tecniche dei vari tipi nautici: MUSARRA, *Medioevo Marinaro*, cit., pp. 73-94.

71 JOHN H. PRYOR, *Geography, technology, and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean, 649–1571*, New York, Cambridge University Press, 1988. p. 84.

trova nel XIII secolo, o in generale dopo l'*Ita quorundam* (non sorprende dunque il fatto che Venezia avesse da tempo divieti commerciali)<sup>72</sup>. Già nel 971 infatti essa aveva imposto un divieto sul commercio in Oriente su pressione dell'imperatore di Bisanzio, ma fu solo nel 1224, complici i già numerosi interventi papali, che la città lagunare si schierò definitivamente contro i contrabbandieri, vietando il commercio di legname in Egitto ai propri cittadini e ai residenti nelle regioni dell'Adriatico poste sotto il dominio del comune, quindi principalmente Zara, Chioggia e Ragusa: si ingiungeva ai mercanti di effettuare depositi garantendo il rispetto dell'embargo, e si confiscavano i bastimenti dei contrabbandieri o le mercanzie arrivate dall'Oriente sui *ligna* di mercanti che si sospettava fossero contrabbandieri di merci proibite, i quali per evitare la cattura e la confisca spesso ritornavano su navi stranieri<sup>73</sup>. Ciò nonostante, la Serenissima dovette confrontarsi col fatto che il commercio non accennava a diminuire, al punto che nel 1226 ordinò che una galea pattugliasse il mare per catturare i «mali christiani»; nello stesso anno aveva comunicato ai suoi *bailii* nelle varie colonie e avamposti di cercare e distruggere i bastimenti usati per contrabbandare, e punire severamente i mercanti trovati colpevoli, che sarebbero stati banditi per sempre, mentre accettare uno di essi sulla propria nave o galea avrebbe comportato multe fino a duecento lire veneziane: tuttavia, come si è visto, le merci arrivate nel Levante spesso venivano imbarcate su nuovi legni atti al cabotaggio lungo la costa, operazione che rendeva particolarmente complesso trovare i colpevoli<sup>74</sup>.

Dalla seconda metà del secolo, anche le altre città iniziarono a impegnarsi per porre freno al dilagante contrabbando, e persino Luigi IX nel 1254 decretò l'embargo sulla vendita di armi, cibo e altro ai saraceni in tempo di guerra<sup>75</sup>. Nel 1281, Venezia limitò nuovamente la vendita di ferro e legname unicamente ad Acri e Tiro, punendo i mercanti macchiatisi d'infrazione con la confisca dei beni, o, qualora essi fossero già stati venduti, con il pagamento di una quota di denaro

72 Si veda a riguardo: Stefan K. STANCHEV, «The medieval origins of embargo as a policy tool», *History of political thought*, 33, 2012, pp. 373-399.

73 JACOBY, «The Supply of War Materials to Egypt», cit., p. 111.

74 STANCHEV, *Spiritual rationality*, cit., p. 80, 83.

75 A riguardo si veda William C. JORDAN, *Louis IX and the Challenge of the Crusade: A Study in Rulership*, Princeton, Princeton University Press, 1979, in particolare pp. 71-72, 81, 135-140, 154, 200.

pari all'ammontare totale del valore delle merci (similmente alle contestuali proibizioni papali), e istruendo il console locale a confiscare ogni arma che arrivasse in Egitto su un vascello veneziano, a indagare per scoprire l'identità del mercante (e riportare chiunque si fosse rifiutato di collaborare), e a farsi accompagnare da uno scriba con il compito di segnare se le merci fossero vendute al *matġar*, alla *ħalqa* o stoccate nei magazzini<sup>76</sup>. Tale propensione veneziana a seguire le direttive papali, che si ritrova meno nelle altre città, solitamente ghibelline, può essere ricondotta, secondo Stanchev, all'allineamento prevalentemente guelfo del comune<sup>77</sup>.

Anche Pisa provava a rallentare gli scambi illeciti, e dal 1286 la città con il *De non portando ferrum et alia vetitia ad partes Saracenorum* vietò la vendita dei materiali proibiti dalla Chiesa, oltre che di catrame, canapa e pece, ma dovette scontrarsi con la scaltrezza dei propri mercanti che usavano le basi in Sardegna per aggirare l'embargo<sup>78</sup>. Genova, nel frattempo stringeva ottimi rapporti con i mamelucchi, ritrovabili nei trattati con questi ultimi del 1275 e 1290, impegnandosi a trasportare quasi regolarmente grosse quantità di schiavi dal mar Nero all'Egitto (il comune genovese istituirà dal 1291 un primo *devetum*, mentre nel XIV secolo l'embargo contro i saraceni sarà diviso nel *Devetum Alexandriae* del 1316 e nel *Devetum Hispanie et barbarie* del 1340)<sup>79</sup>. La città ligure non era la sola a esercitare un commercio regolare con il sultanato egiziano, anche Giacomo I, re d'Aragona e Catalogna, nel 1258 incoraggiava il commercio con l'Egitto, (nonostante spesso i re di Castiglia e León avessero vietato la vendita di cavalli ai saraceni), mentre Alfonso III d'Aragona nel 1290 si impegnò con Qalāwūn a non ostacolare il commercio di materiali da guerra sia da parte dei suoi sudditi sia da parte saracena<sup>80</sup>.

Nel 1289 la situazione si era aggravata a tal punto che Niccolò IV decretò l'embargo totale sui territori egiziani, decisione che provocò numerose proteste

76 JACOBY, «The Supply of War Materials to Egypt», cit., pp. 116-117.

77 STANCHEV, *Spiritual rationality*, cit., p. 81.

78 *Ibidem*, p. 71.

79 Vittorio POGGI (cur.), *Leges Genuensis*, in *Historiae Patriae Monumenta*, 18/*leges municipales* 3, Torino, 1901, coll. 371-377.

80 Olivia REMIE CONSTABLE, *Trade and Traders in Muslim Spain: the Commercial Realignment of the Iberian Peninsula, 900-1500*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 236; HOLT, *Early mamluk diplomacy*, cit., pp. 141-151.

da parte delle città italiane che in quell'emporio guadagnavano ingenti somme di denaro con i traffici regolari condottivi regolarmente: la decisione era talmente dura che il patriarca di Gerusalemme, probabilmente su pressione dei rappresentanti locali dei comuni, decise di riaprire i commerci a esclusione delle merci proibite, e alla fine l'embargo venne allentato dal papa l'anno seguente, consentendo il commercio di merci lecite con l'Egitto nei momenti di tregua, ma favorendo la tratta di quelle illecite, dato che i controlli possibili, persino ad Acri, non erano sufficienti<sup>81</sup>.

Il contrabbando di armi, in sintesi, rappresenta una realtà importante nel panorama dell'economia e della strategia militare dell'epoca, e a dimostrarlo vi sono i numerosi interventi papali e le varie fonti private e pubbliche, non ultimi i trattati *de recuperatione*. Creando un indotto economico importante, la tratta di armi, schiavi, ferro e legname contribuì all'arricchimento dei mercanti occidentali ma allo stesso tempo al rafforzamento delle forze saracene. Sebbene la politica interventista da parte del papato si fosse dimostrata essenzialmente fallimentare, l'istituzione romana seppe sfruttare l'occasione per acquisire fondi da destinare *in subsidium terrae sanctae*, ponendosi nuovamente alla guida del movimento crociato e affermando contemporaneamente la propria autorità sul laicato. L'articolazione delle reti mercantili e l'ambiguità delle risposte ecclesiastiche trovano dunque perfetta collocazione nella complessità del panorama del mediterraneo dei secoli XII e XIII, e rappresentano tappe fondamentali per la comprensione di quel particolare movimento bellico, ma non solo, che furono le crociate.

## BIBLIOGRAFIA

### FONTI

AMARI Michele, *I diplomi arabi del Regio Archivio Fiorentino*, Firenze, Le Monnier, 1863.

AUVRAY Lucien (dir.), *Les registres de Gregoire IX (1227-1241). Recueil des bulles de ce pape*, Paris, A. Fontemoing, 1, 1896.

- *Les registres de Gregoire IX (1227-1241). Recueil des bulles de ce pape*, Paris, A. Fontemoing, 2, 1907.

BALARD Michel, *Gênes et l'Outre-Mer: Les actes de Caffa du notaire Lamberto du Sam-*

---

81 Supra, nota 48.



- buceto 1289-1290*, Paris, Mouton, 1, 1973.
- BALLETTO Laurea, *Notai genovesi in oltremare. Atti rogati a Laiazzo da Federico di Piazzalunga (1274) e Pietro di Bargone (1277, 1279)*, Genova, Collana storica di fonti e studi, 53, 1989.
- DIGARD Georges, FAUCON Maurice, THOMAS Antoine, (dir.), *Les registres de Boniface VIII (1294-1303). Recueil des bulles de ce pape*, Paris, Fontemoing – De Boccard Editeur, 1, 1884.
- *Les registres de Boniface VIII (1294-1303). Recueil des bulles de ce pape*, Paris, Fontemoing – De Boccard Editeur, 2, 1904.
  - *Les registres de Boniface VIII (1294-1303). Recueil des bulles de ce pape*, Paris, Fontemoing – De Boccard Editeur, 3, 1921.
- GOLUBOVICH Girolamo (cur.), *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Santa e dell'Oriente francescano*, Firenze, Quaracchi, 1, 1906.
- GUIRAUD Jean (dir.), *Les registres d'Urbain IV (1261-1264). Recueil des bulles de ce pape*, Paris, A. Fontemoing, 2, 1901.
- HAGENDER Othmar et al. (hg.), *Die Register Innocenz'III*, Graz, 1, 1964.
- LANGLOIS Ernest (dir.), *Les registres de Nicolas IV (1288-1292). Recueil des bulles de ce pape*, Paris, Ernest Thorin Editeur, 1, 1886.
- *Les registres de Nicolas IV (1288-1292). Recueil des bulles de ce pape*, Paris, Ernest Thorin Editeur, 6, 1891.
- MANSI Giovanni D. (cur.), *Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio*, Firenze-Venezia, 1759-1798.
- MARINO SANUDO TORSSELLO, *Liber secretorum fidelium crucis*, in Jacques BONGARS (dir.), *Gesta Dei per Francos*, 2.
- MATTHEW OF WESTMINSTER, *Flores Historiarum*, Henry Richards Luard (ed.), London, Longman, 3, 1890.
- MIGNE Jacques P., *Patrologia Latina*, Paris, Fratres Garnier, 216, 1891.
- MULLER Giuseppe, *Documenti sulle relazioni delle città toscane coll'oriente cristiano e coi turchi fino all'anno MDXXXI*, Firenze, M. Cellini, 1879.
- POGGI Vittorio (cur.), *Leges Genuensis*, in *Historiae Patriae Monumenta*, 18/leges municipales 3, Torino, 1901.
- PRESSUTI Pietro (cur.), *Regesta Honorii Pape III*, Roma, Ex Typographia Vaticana, 2, 1895.
- Regestum Clementis Papae V*, a cura dei Monaci dell'Ordine di S. benedetto, Roma, Ex Typographia Vaticana, 1, 1885.

#### STUDI

- AMITAI Reuven, «Diplomacy and the Slave Trade in the Eastern Mediterranean: a Re-examination of the Mamluk-Byzantine-Genoese Triangle in the Late Thirteenth Century in Light of the Existing Early Correspondence», *Oriente Moderno*, 88, 2008, pp. 349-368.
- AMITAI Reuven., CLUSE Christopher (eds.), *Slavery and the Slave Trade in the Eastern*

- Mediterranean (c. 1000-1500 CE)*, Turnhout, Brepols, 2017.
- ASHTOR Eliyahu, *Levant Trade in the Later Middle Ages*, Princeton, Princeton University Press, 1963.
- CICILIO Furio, *Le superbe navi. Cantieri e tipologie navali ligure medievali*, Savona, Società savonese di Storia patria, 2005.
- GOITEIN Shelomo Dov, *A Mediterranean society: the Jewish communities of the Arab World as portrayed in the documents of the Cairo Geniza*, Berkeley, University of California, 1967-1993.
- «From Aden to India: Specimens of the Correspondence of India Traders of the Twelfth Century», *Journal of Economic and Social History of the Orient*, 23, 1/2, 1980 (aprile), pp. 43-66.
  - «From the Mediterranean to India: Documents on the Trade to India, South Arabia, and East Africa from the Eleventh and Twelfth Centuries», *Speculum*, 29, 2, 1954 (aprile), pp. 181-197.
  - «The Documents of the Cairo Geniza as a Source for Mediterranean Social History», *Journal of American Oriental Society*, 80, 2, 1960 (aprile-giugno), pp. 91-100.
  - «Portrait of a medieval India Trader: Three Letters from the Cairo Geniza», *Bulletin of the School of Oriental and African Studies, University of London*, 50, 3, 1987, pp. 449-464.
- HOLT Peter Malcolm, *Early Mamluk Diplomacy (1260-1290): Treaties of Baybars and Qalāwūn with Christian Rulers*, Leiden Brill, 1995.
- HOLTZMANN Walther, «La 'collectio seguntina' et les décrétales de Clément III et de Célestin III», *Revue d'histoire ecclésiastique*, 50, 1955, pp. 400-453.
- JACOBY David, «Acre-Alexandria: a major commercial axis of the thirteenth century», in Idem, *Medieval Trade in Eastern Mediterranean and Beyond*, Abingdon, Routledge, 2018, pp. 139-156.
- «Les Italiens en Egypte aux XIIe et XIIIe siècle: du comptoir à la colonie?», in Michel BALARD, Alain DUCÉLLIER (dir.), *Coloniser au Moyen Âge. Méthodes d'expansion et techniques de domination en Méditerranée du 11e au 16e siècle*, Paris, A. Colin, 1995, pp. 76-88.
  - «The Supply of War Materials to Egypt in the crusader period», in Idem, *Commercial exchanges across the Mediterranean: Byzantium, the Crusader Levant, Egypt and Italy*, Aldershot, Routledge, 2005, pp. 102-133.
- JORDAN William C., *Louis IX and the Challenge of the Crusade: A Study in Rulership*, Princeton, Princeton University Press, 1979.
- MARSHALL Christopher, *Warfare in the Latin East, 1192-1291*, Cambridge, Cambridge University Press, 1992.
- MOHAMAD Fahmy Ali, *Muslim naval organization in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth century A. D.*, Cairo, National Publication & Printing House, 1966.
- MENACHE Sophie, «Papal Attempts at a Commercial Boycott of the Muslims in the Crusader Period», *Journal of Ecclesiastical History*, 63, 2012, pp. 236-259.

- MUSARRA Antonio *Genova e il mare nel Medioevo*, Bologna, il Mulino, 2015.
- *Il crepuscolo della crociata. l'Occidente e la perdita della Terrasanta*, Bologna, il Mulino, 2018.
  - *Le crociate. L'idea, la storia, il mito*, Bologna, il Mulino, 2022.
  - *Medioevo marinaro. Prendere il mare nell'Italia medievale*, Bologna, il Mulino, 2021.
- ORLANDO Ermanno, *Le Repubbliche Marinare*, Bologna, il Mulino, 2021.
- ORTALLI Gherardo, «Venice and Papal Bans on Trade with the Levant: The Role of the Jurist», *Mediterranean Historical Review*, 10, 1995, pp. 242-258.
- PETTI BALBI Giovanna, «Deroghe papali al “devetum” sul commercio con l'Islam», *Rassegna degli Archivi di Stato*, 32, 1972, pp. 521-533.
- PRYOR John H., *Geography, technology, and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean, 649–1571*, New York, Cambridge University Press, 1988.
- PURCELL Maureen, *Papal Crusading Policy*, Leiden, Brill, 1975.
- REMIÉ CONSTABLE Olivia, *Trade and Traders in Muslim Spain: the Commercial Realignment of the Iberian Peninsula, 900-1500*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994.
- RICHARD Jean, «Le royaume de Chypre et l'embargo sur le commerce avec l'Égypte (fin XIII<sup>e</sup>-début XIV<sup>e</sup> siècle)», *Académie des Inscriptions et Belle Lettres, Comptes-rendus des séances de l'année 1984*, 1984, pp. 120-134.
- SCHEIN Sylvia, *Fideles Crucis, 1274–1314. Il papato, l'Occidente e la riconquista della Terra Santa*, Roma, Jouvence, 2015.
- STANCHEV Stefan K., «The medieval origins of embargo as a policy tool», *History of political thought*, 33, 2012, pp. 373-399.
- *Spiritual rationality. Papal embargo as a cultural practice*, New York, Oxford University Press, 2014.
- TANGHERONI Marco, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Bari, Laterza, 1996.
- TOOMASPOEG Kristian, «La potenza navale degli Ospitalieri di San Giovanni», in *Mediterraneo mare aperto* (secc. XII-XV), Atti del LIX Convegno storico internazionale (Todi, 9-11 ottobre 2022), Spoleto, CISAM, 2023, pp. 223-244.
- TUCCI Ugo, «Navi e navigazioni all'epoca delle crociate», *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, nuova serie, 41/1, 2001, pp. 273-294.
- ZELENKO Sergii, «The Maritime trade in the Medieval Black Sea», in Christian BUCHET, Michel BALARD (eds./dir.), *The Sea in History. The Medieval World / La mer dans l'histoire. Le Moyen Âge*, Woodbridge, The Boydell Press, 2017, pp. 449-464.

## SITOGRAFIA

BLUME Fred, *Annotated Iustinian Code*, uwo.edu, online.



Altorilievo su pannello di alabastro, Spagna, XIII secolo,  
Metropolitan Museum, Fondo Dodge 1913. Public Domain.



# Storia Militare Medievale

## Articoli / Articles

- *The Art of Single Combat in the Eastern Roman Empire*,  
by MATTIA CAPRIOLI  
castellano-leonesa durante el los siglos XII y XIII,  
por JOSÉ LUÍS COSTA HERNÁNDEZ
- *Ring-sword in Early Medieval Europe*,  
by VLADIMIR T. VASILEV
- *Ricostruire gli eventi bellici da una prospettiva archeologica: la battaglia di Stamford Bridge (1066 d.C.)*,  
di MARCO MARTINI
- *Un'analisi delle dinamiche strutturali delle aggregazioni cumane nell'XI secolo*,  
di FRANCESCO FEDERICI
- *The Pulcher Tractatus de Materia Belli: A Military Practitioner's Manual from c.1300*,  
by JÜRIG GASSMANN
- *Il fustibalo. Storia illustrata di un'arma lanciataioa medievale dimenticata*,  
DI GIOVANNI COPPOLA E MARCO MERLO
- *Servir al Señor. Una aproximación a las obligaciones militares de la sociedad*
- *Qui saracenis arma deferunt. Il papato e il contrabbando di armi durante le crociate*,  
di ANDREA LOSTUMBO
- *Ezzelino III da Romano e la militia veneta in Rolandino da Padova*,  
di IACOPO DE PASQUALE
- *Benevento e Campi Palentini. Documenti e cronache delle due battaglie che decisero la conquista angioina del Mezzogiorno*,  
di GUIDO IORIO
- *Fanti lombardi e fanti toscani: Piero Pieri e la "nostra guisa" (1289-1348)*,  
di FILIPPO NARDONE
- *Chivalric Deaths in Battle in Late Medieval Castile*,  
by SAMUEL CLAUSSEN
- *Dai tedeschi ai bretoni: le condotte mercenarie d'oltralpe*
- *nell'Italia centro-meridionale (XIV secolo). Con un focus sulle battaglie del Volturno e di Marino*,  
di EMILIANO BULTRINI
- *Come satiri selvaggi. Il guerriero canario e l'invasione normanno-castigliana del XV secolo*,  
di DARIO TESTI
- *"Bad Christian" Sigismondo Pandolfo Malatesta in Crusade or Ancient versus Early Modern in the Humanistic Discourse*,  
by DMITRY MAZARCHUK
- *L'esercito ordinario fiorentino a inizio Quattrocento. Una prima ricerca*,  
di SIMONE PICCHIANI
- *«Lavorare spingarde et schioppetti». Produzione e circolazione delle armi da fuoco portatili nel ducato sforzesco*,  
di MATTEO RONCHI
- *La storia medievale in vignette*  
di MIRKO PERINIOLA

---

## Recensioni / Reviews

- FEDERICO CANACCINI, *Il Medioevo in 21 battaglie*  
[di NICOLA DI MAURO]
- FABIO ROMANONI, *La guerra d'acqua dolce. Navi e conflitti medievali nell'Italia settentrionale*  
(di MARCO MERLO)
- *Fazer la guerra: estrategia y táctica militar en la Castilla del siglo XV*  
[di FABIO ROMANONI]
- JOSÉ MANUEL RODRÍGUEZ GARCÍA (ed.), *Hacia una arqueología del combate medieval ss. XII-XV. Puntos de partida*  
(di DARIO TESTI)
- PAOLO GRILLO, *Federico II. Le guerre, le città, l'impero*  
[di FABIO ROMANONI]
- MARCO VENDITTELLI e MARCO CIOCCHETTI, *Roma al tempo di Dante. Una storia municipale (1265-1321)*  
[di EMILIANO BULTRINI]
- MARCO VENDITTELLI e EMILIANO BULTRINI, *Pax vobiscum. La Crociata di Bonifacio VIII contro i Colonna*  
(di LORENZO PROSCIO)
- GIANFRANCO PERRI, *Ruggero Flores da Brindisi, templare, corsaro e ammiraglio*  
(di ANTHONY TRANSFARINO)