

ELENCO DESCRITTIVO DEI PORTI DELL'EUROPA
IN UN MANOSCRITTO FIORENTINO
DELLA FINE DEL TRECENTO

Nel corso della riunione che ha avuto luogo a Stoccolma (agosto 1960) di quello che era allora il gruppo di storia marittima, il Professor Mollat ha posto fin dall'inizio il problema dei porti. « Incominciamo — egli ha detto — con l'indagine sui porti, col fare, diciamo, una perlustrazione dei porti. Cerchiamo tutti i porti ai quali si ricorreva e stabiliamo la loro esatta localizzazione ».

Preciso ora, sviluppando questo tema, che bisognerà porre la nostra attenzione sui caratteri e sul tracciato delle coste, mettendo in evidenza tutti gli elementi delle stesse, ad esempio, i capi che venivano utilizzati come porto (nel senso che costituivano un riparo). È mia intenzione presentare una descrizione particolareggiata di tutti i porti più conosciuti delle zone che ci interessano, in un'epoca delle più significative, cioè il basso Medio Evo, completandola con le informazioni anteriori o posteriori. Ho detto una descrizione accurata dei porti, della loro posizione, dei loro impianti, dei loro imbarcaderi ovvero *caricatori*, come, ad esempio, nei porti più interessanti dove si caricava il grano, in Sicilia e in Provenza, con i *surgitori* o punti di ancoraggio (per impiegare un termine che ebbe diffusione in tutto il Mediterraneo); quindi, sviluppando ulteriormente questo tema, uno studio sulla funzione dei porti. Porti esclusivamente *conservieri* che servivano da rifugio; porti autonomi, quelli cioè che operavano in condizioni normali, i quali si possono classificare, direi, in quattro categorie, secondo il tipo di tonnellaggio che potevano ricevere. In primo luogo, i porti che non avevano nessun limite di tonnellaggio, come quelli grandissimi di Lisbona, Bruges o Sluis (almeno fino alla seconda metà del Trecento), il porto di Pisa, il vero porto di Pisa, cioè Porto Pisano (almeno

fino all'inizio del Quattrocento), di Genova, di Londra, di Southampton, ecc.: porti, insomma, di prima categoria. Seguono quelli di seconda categoria, per i quali bisogna stabilire un limite che non esiste nei porti anzidetti, limite che può essere valutato intorno alle 300 tonnellate. Il porto di Collioure, ad esempio, uno dei più importanti del Mediterraneo, non poteva ricevere navi di tonnellaggio superiore alle 300-350 tonnellate. Si può, infine, stabilire una terza ed una quarta categoria, sulle quali però non è necessario soffermarci.

Si tratta poi di vedere se certi porti si caratterizzavano per una sorta di specializzazione delle merci caricate, sia in arrivo che in partenza. Ho potuto rilevare questo specialmente attraverso la documentazione più viva ed autentica, realizzata dagli stessi mercanti attenti ad osservare tutto quanto poteva rendere più efficace il loro operare. Così ho potuto vedere come certi porti si erano strettamente specializzati sia nell'importazione che nell'esportazione di merci ben definite. Si tratta, ovviamente, di porti minori come quello di Leucate per la Francia meridionale, dove le numerose navi che vi approdavano caricavano quasi esclusivamente grano prodotto nell'entroterra. Lo stesso Sanary-sur-Mer, in Provenza, esportava solamente olio prodotto nella zona di Ollioules. Anche Tolone era un porto specializzato in questa funzione. Ci sono poi porti specializzati nell'esportazione del vino, ad esempio, nell'Italia meridionale, in Calabria, il porto di Tropea. Ci sono porti specializzati nell'esportazione di mandorle e altri frutti, come quello di Jàvea, a sud di Valenza; porti specializzati nell'esportazione della lana o di prodotti lanieri, come quello di Peñiscola; porti da dove si esporta il sale. Sempre riguardo all'esportazione, farò notare come il porto di Formentera, l'isola che si trova subito a sud di Iviza, e altri porti di minore importanza, ma sempre specializzati, hanno avuto un ruolo preminente.

Per certi porti, poi, bisognerebbe esaminare le funzioni precise che hanno svolto, come il ruolo di redistribuzione il quale è, per alcuni, molto importante. Il più notevole di tutti, a mio avviso, è stato, durante il secolo che va dal 1350 al 1450, il porto di Palma di Maiorca che veniva sostituito da quello di Iviza quando il sovrano lo precludeva a certe flotte (ciò accadeva molto spesso alle navi veneziane). Comunque, ripeto, il porto di Palma di Maiorca, più di qualunque altro nel Mediterraneo, ha avuto questo ruolo di redistribuzione.

Ho toccato solamente alcuni dei temi che potrebbero essere oggetto di

pubblicazioni sui porti. È bene descriverli, ma anche subito dopo definirli, precisandone la funzione che hanno svolto. Appare allora che certi porti hanno avuto una grandissima rilevanza nel Medio Evo, mentre oggi non l'hanno più: Collioure, ad esempio, Iviza e tanti altri. Viceversa, certi porti di non grande importanza sono oggi al massimo della loro funzione e in pieno sviluppo.

Per iniziare questo studio sui porti, e dunque per dare avvio alle pubblicazioni proposte dal Professor Mollat, ecco un primo documento che può servire molto bene alla descrizione dei porti di una zona assai vasta che incomincia dal Mare del Nord, segue la costa atlantica e penetra nel Mediterraneo, percorrendolo in lungo e in largo fino alla zona più orientale, cioè il Mar Nero. Simili documenti sono numerosi: si tratta dei *portolani* nei quali si ritrova la descrizione di tutti i porti. Nelle biblioteche e negli archivi fiorentini, questi documenti si ritrovano in gran numero, specialmente nella Biblioteca Nazionale Centrale dove, qualche anno fa, ho incontrato un manoscritto di 37 fogli scritto su due colonne, il quale si riferisce ai porti della zona cui ho appena accennato. Tale Biblioteca ne custodisce altri: anteriori o posteriori, alcuni scritti molto correttamente, mentre quello di cui parlo è scritto in un veneziano assai scorretto che l'amanuense ha ulteriormente corrotto. Ho comunque scelto questo documento perché rimane il più completo, anche se mancano due carte all'inizio e sette alla fine. Questa lacuna che riguarda la parte orientale del Mare del Nord (segnatamente da Bruges alla Danimarca) e la parte estrema del Mediterraneo (il Mar Egeo, il Mar Nero e la zona circostante) è facilmente ricostruibile attraverso l'indice, intatto, il quale rivela appunto il contenuto delle carte mancanti. Questo manoscritto apparteneva ad un membro della famiglia Strozzi il quale lo ha fatto ricopiare da una persona, probabilmente fiorentina, che ha cercato di correggere il testo, alterando ancor più il documento originale. Dopo esser passato nelle mani di diversi proprietari, è entrato finalmente a far parte della collezione Magliabechiana. Quello che suscita immediatamente il nostro interesse è la data, piuttosto rara in questo tipo di documenti. Ma, sfogliando semplicemente il manoscritto e con una conoscenza anche superficiale dei porti dell'epoca, scorgiamo immediatamente che tale data non può reggere: si tratta di una data fittizia, segnata dall'amanuense. A questo portolano è capitato quel che è capitato a tanti altri manoscritti di questo tipo, come nel settore economico (e qui mi rivolgo agli studiosi di storia dell'economia) alle *pratiche*

di mercatura. In queste, la descrizione delle differenti piazze, delle merci che vi si scambiavano, delle tasse e delle dogane, dopo aver costituito una base iniziale, veniva elaborata, aggiornata e trasmessa da un'azienda all'altra. E la stessa cosa accade al portolano. In mancanza di informazioni però, colui che faceva copiare il documento necessariamente non l'aggiornava: ne conseguiva una riproduzione tale e quale con una ripetizione delle situazioni precedenti.

Il portolano poteva appartenere a due categorie differenti di persone: in primo luogo allo specialista, cioè al navigatore, a colui che ne aveva bisogno per l'esercizio della sua attività, in secondo luogo alle aziende. Come viene dimostrato dalle lettere commerciali, i mercanti avevano a disposizione un personale con una grandissima preparazione che, fra l'altro, aveva una eccellente conoscenza, diciamo, della geografia generale, e in particolare dei porti. Rimane ben inteso che questa massa di conoscenze il personale l'ha acquisita attraverso lo scambio delle stesse lettere commerciali, ma anche attraverso un documento più organico e sempre a portata di mano, come poteva essere appunto il portolano, senza il quale non si potrebbe giustificare l'interesse portato a quegli elementi geografici di cui abbiamo appena parlato, né capire la cura dei corrispondenti a fornire le notizie le più dettagliate. A volte, ma anche spesso, si leggono in questo carteggio le lamentele dei mercanti quando i corrispondenti non fornivano tutti gli elementi richiesti: informazioni relative alle navi, ai loro movimenti, alla loro stazza, alla loro origine, alla loro resistenza, in genere per far fronte a tutti i rischi che si incontravano durante la navigazione.

Il portolano che vi presento porta la data del 1482. Nella seconda carta si legge « 1481, a dì 1 marzo: *Tavola per riconoscere tutte le terre e luoghi* », segue l'indice delle principali piazze, un calendario e poi incomincia il portolano. Dirò subito che questa data va respinta. Basta osservare due elementi: il primo sicuro e il secondo incerto anche se fondato, per le ragioni che vi esporrò.

Il primo elemento si incontra quando il documento illustra i porti della parte settentrionale del Mar Tirreno, e si sofferma sul porto di Motrone (porticciolo alla foce di un piccolo fiume), il quale ha avuto la sua importanza per essere stato il porto della Repubblica di Lucca e, soprattutto, per essere servito di ripiego a Firenze ed anche a tutta la Toscana e all'entroterra circostante, quando quello di Pisa era loro precluso, la qual cosa capitò molto spesso, nel corso del XIV secolo, fino al momento in cui Fi-

renze sottomise Pisa, cioè nel 1406. Comunque, Firenze in tale circostanza non ripiegava solamente su Motrone (che apparteneva alla Repubblica di Lucca), ma anche su Piombino (che dipendeva dal Signore di Piombino) come, a volte, sul porto di Talamone, specialmente quando ragioni particolari la portavano ad allearsi con Siena dalla quale, appunto, dipendeva Talamone.

Motrone perde importanza verso la fine del XIV secolo, benché Firenze si appoggi a questo porto, proprio in questo periodo, per ingraziarsi il Signore di Lucca, Paolo Guinigi; decade quando Lucca si costruisce un altro porto, Viareggio, il quale, verso la metà del XV secolo, diviene il suo porto principale.

Pertanto, un portolano che rechi la data del 1482, e per di più redatto da un veneziano, in un momento in cui i veneziani frequentavano ancora molto la parte settentrionale del Mar Tirreno, non per far capo a Genova ma bensì per arrivare a Pisa e Viareggio, non poteva ignorare certo la nuova situazione, vale a dire la decadenza totale dello scalo di Motrone all'inizio del XV secolo e lo sviluppo del porto di Viareggio.

Potrei fare ulteriori osservazioni analoghe per altri porti, piccoli porti, non solamente italiani come, ad esempio, quelli della Provenza.

Il secondo elemento che mi permette di datare, o più esattamente di correggere questa data, riguarda Bruges. Abbiamo visto che manca l'inizio del documento, però è molto probabile che vi si trovasse la costa settentrionale fino alla Danimarca, in ogni modo fino all'Olanda, per indicare tutti i porti fino a Bruges. Ma nell'indice non figurano altri porti importanti: Anversa in particolar modo, a quell'epoca avrebbe dovuto apparire in questo elenco. Vediamo, al contrario, che quando l'attenzione del portolano si sposta dall'Inghilterra verso il continente, l'autore non parla che di Bruges: qui si sofferma a lungo e non guarda quasi a null'altro, descrive l'entrata e altri elementi del porto, dopo di che passa ad illustrare le coste verso il sud, come dirò in seguito. Or bene a quest'epoca, dico nel 1482, il porto di Bruges era già in decadenza e soprattutto quello di Anversa si era già affermato molto nettamente. Anche nei documenti della fine del XV secolo ho trovato la descrizione di questo fenomeno da parte di mercanti, cioè da parte dei diretti interessati al porto di Bruges. Vediamo in altri termini che i mercanti fiorentini e genovesi si lamentavano del fatto che il porto della città dove si erano installati, cioè Bruges, non era più atto a ricevere grosse imbarcazioni, perché si andava insabbiando,

sviluppendosi allo stesso tempo quello di Anversa, città che nel secolo precedente aveva rivestito una particolare importanza per le sue fiere. Pertanto, il fatto che venga tralasciato ogni altro porto nei dintorni di Bruges, soprattutto da parte di un cittadino di Venezia, cioè di una città la cui attenzione tutta era concentrata su questa zona delle Fiandre, ci fa pensare che la data del 1482 sia da respingere.

Non abuserò più a lungo della vostra pazienza e non darò altri elementi, che per altro sussistono, ma avanzerò la mia ipotesi che è quella di trovarsi di fronte ad un documento della fine del XIV secolo, il quale non ha subito alcun aggiornamento, se non in qualche piccolo dettaglio, ed è rimasto alla casa Strozzi senza molti cambiamenti, riproducendo dunque una situazione preesistente.

Si può dunque considerare che l'efficacia, la vita del documento si estingua verso la fine del XIV secolo o all'inizio del XV, perché è rimasto alla casa Strozzi; se ne sono fatte forse altre copie ma, tutto sommato, è rimasto tale e quale. Ripeto, ho scelto questo documento, anche se manca dell'inizio e della fine, perché è il più completo e il più ricco.

Come ho detto poc'anzi, la descrizione parte dai porti dell'Irlanda e tocca il continente europeo iniziando da Bruges, proseguendo poi per le coste dell'Europa occidentale, senza soluzione di continuità, fino allo stretto di Gibilterra. A quel punto, nel bacino del Mediterraneo, il documento accenna alle coste dell'Africa del nord per tornare subito su quelle europee della Spagna fino alla foce del Rodano. Non appena si arriva al braccio occidentale del delta del Rodano e si supera Aigues Mortes, si lascia il continente per le Isole, incominciando dal gruppo delle Baleari, e precisamente dalle Pitiusi; si passa alla Corsica, alla Sardegna, all'isola d'Elba e alla Sicilia, per poi ritornare sul continente a Port-de-Bouc e Martigues. Il documento continua con la descrizione di tutte le coste italiane, di quelle della Dalmazia e della Grecia fino all'altezza del Capo Matapan, si sposta infine sulla via delle isole: Creta, le isole del Mar Egeo, e lì si interrompe.

Mi permetto di sfogliarlo un istante e di leggervi quel che dice il documento su Lisbona. Allo stesso tempo, vi presento il disegno di Lisbona che ho trovato in uno dei numerosi altri manoscritti custoditi dalla Biblioteca Nazionale di Firenze. Si tratta della « Sfera » del Dati che è già stata pubblicata, ma non in edizione illustrata. La descrizione del Porto-

gallo comprende tutti i porti che vanno da Viana do Castelo a Tavira, fino alla foce della Guadiana. Ecco quanto dice il documento su Lisbona:

« Libona è gran zità e à porto de fiumiera. Se tu voi intrar in Lisbona per lo chanal, te chore i Chazopi che romana a banda destra; e son aprexo, i ditti, pasa 14 d'acqua; (*in tal modo il documento indica il preciso pescaggio*); e da la parte de San Zulian (*è un luogo, questo, che tutti conoscono*) sono pasa 7 d'acqua. Lo chanal se varda griego e garbin ».

Per riconoscere l'entrata, il documento precisa:

« e schopri el chastelo d'Almadena; poi va al monte grosso chon la spiazza va per la Mazaria; quarto de griego ver lo levante: che chusì se chore el chanal. Per non aver paura de le seche de Chazopi, monti la Rocha de Zitera chon uno monteselo ch'è sora Matta Alma, nome lo monte de Charascherami, in le fin vesibili fin che tu deschopri la spiazza, che tu verdira' la punta de San Zulian: e va dentro senza paura per griego.

« E, si volesse sorzer a Chavo Chascha, è lo sorzador e netto in pasa 14 de aqua, per mezo el chastelo ».

Segue poi la descrizione di Setubal, altro porto sulla foce di un fiume:

« Da la pontta de Ravidà la largeza de una barcha e andarai ttanto per questa via fin fin che tu averzi una ttora. Va fin a la tore per mezo el chanal, sorzi per mezo in una punta dove sono albori e sono 10 pasa d'acqua ma l'entrar averai bixogno bona marea.

« A la dita zitade de Setunes sono molte saline de sal ».

Come vedete la descrizione è molto dettagliata e si ripete alla stessa maniera per quasi tutti gli altri porti, dando spesso la distanza tra i porti, tra i capi, e permettendo di vedere se i dati erano forniti con precisione.

Proporrò la pubblicazione di questo documento, che dovrà tener conto anche degli altri portolani che si trovano a Firenze, avendo cura di corredarla di un apparato di note che si richiami anche ad altri documenti. Ho a disposizione un certo numero di informazioni provenienti da compagnie mercantili per un arco di tempo di circa trent'anni, che si esauriscono intorno al 1400. Tali notizie, che sono per altro molto numerose, ci permettono di conoscere ulteriori dettagli su questi porti. Tra l'altro mi permetto di segnalarvi che grazie alla scoperta di questo documento si è potuto stabilire esattamente il luogo dove sorgeva Porto Pisano, fino allora non conosciuto. Tale documento, infatti, non parla di Livorno, seb-

bene se ci riferiamo alla data menzionata del 1482, avrebbe dovuto segnalarlo, perché alla fine del XV secolo Livorno aveva conosciuto già un notevole sviluppo; ma il documento parla di Porto Pisano e ci permette così di identificarlo. Gli altri documenti dovranno appoggiare questo testo per fornire tutti i chiarimenti e dettagli.

Suggerisco di pubblicare questo portolano su una sola colonna e non su due come è nell'originale, perché sarebbe utile lasciare un margine abbastanza largo per porvi gli equivalenti moderni. Una volta stabilito questo apparato, si potrebbe far precedere la pubblicazione del testo da uno studio che riassume i principali problemi sollevati. Potremo così avere moltissimo materiale a disposizione per orientarsi nell'immenso tema proposto dalla Commissione diretta dal Professor Mollat, cioè la classificazione e la caratterizzazione di un porto da un altro.