

## NOTA SUL MOVIMENTO DEL PORTO DI BEIRUT SECONDO LA DOCUMENTAZIONE FIORENTINA INTORNO AL 1400

I colleghi che mi hanno preceduto hanno posto l'accento in particolare modo sulla navigazione e sulle imbarcazioni nel Mediterraneo, come pure nei mari orientali, ed hanno fornito dati sul traffico di alcune linee, dei porti situati alle estremità delle stesse e di alcuni scali.

Permettetemi di parlarvi di qualche naviglio, anche se non dirò nulla di nuovo, essendo stati le relazioni e i rapporti molto precisi, limitandomi a dare un compendio sulle localizzazioni più particolari. L'originalità di quello che mi accingo a dire sta nella fonte nuova e poco utilizzata: mi riferisco cioè alle lettere scritte dal mercante, dall'imprenditore, dal capitano della nave (a volte a bordo della stessa), e precisamente ai documenti dell'Archivio Datini e di altri archivi fiorentini.

Coloro che hanno visitato la mostra dedicata ai trascorsi marittimi del Libano si saranno resi conto del tipo di documenti di cui si tratta, del loro valore e della loro portata, offrendoci, per un gran numero di navi, gli elenchi delle merci caricate, con l'indicazione delle rispettive quantità, e tutti i particolari, incluso le date di partenza e di arrivo.

Le ragioni per cui ho scelto Beirut vanno ricercate nel fatto che è stato il porto principale di movimento nei fasci di comunicazione Oriente-Occidente durante gli ultimi secoli del Medioevo, un porto, al contempo, molto rappresentativo nel periodo di massimo splendore della civiltà antica.

Non si tratta di cifre complete, dato che i testi presentano delle lacune e non possono comprendere la totalità del movimento del porto di Beirut, non disponendo di una corrispondenza regolare verso il Libano. Tuttavia, anche se minime, rimangono pur sempre cifre molto significative. In effetti, sarebbe una gran cosa poter stabilire, su numerosi problemi

Nazioni	Anni															Totali
	1394	1395	1396	1397	1398	1399	1400	1401	1402	1403	1404	1405	1406	1407	1408	
Biscaglia	—	—	3	2	3	—	—	1	2	1	—	—	1	1	—	14
Catalogna	8	13	24	19	22	13	18	14	19	17	20	12	9	9	7	224
Provenza	1	2	2	2	—	2	3	3	3	2	4	3	2	1	—	30
Genova	15	22	23	18	18	20	30	16	18	19	14	12	17	9	11	262
Toscana	—	3	3	5	6	2	3	—	—	4	—	2	—	—	1	29
Gaeta	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Sicilia	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Ancona	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	1	1	—	1	—	5
Venezia	12	21	18	16	19	24	32	22	15	19	18	18	18	11	15	278
Perpignano	1	—	2	4	2	3	1	2	—	2	3	1	1	—	1	23
<b>Totali</b>	<b>37</b>	<b>62</b>	<b>77</b>	<b>66</b>	<b>71</b>	<b>64</b>	<b>87</b>	<b>58</b>	<b>57</b>	<b>63</b>	<b>60</b>	<b>49</b>	<b>48</b>	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>867</b>

della vita economica del passato, delle misure minime di aspetto quantitativo. Nel nostro caso, il metodo seguito per ottenere questi valori, ovvero il tipo, l'ampiezza e l'attendibilità della fonte utilizzata, ci autorizza a situare questi minimi in una posizione che supera di molto i valori medi.

Quante navi hanno frequentato il porto di Beirut durante il periodo per il quale disponiamo di una documentazione abbondante e, più precisamente, nei quindici anni che vanno dal 1394 al 1408?

Limito la mia ricerca alle navi dell'Occidente di tonnellaggio superiore alle 250 botti (equivalenti a 150 tonnellate di oggi): ne ho rilevate quasi 300 che hanno frequentato il porto di Beirut, per un totale di 900 presenze, cioè 60 all'anno, con un massimo annuale di 87 (nel 1400) e un minimo di 32 (nel 1407); più di 50 hanno attraccato nel porto due volte nello stesso anno.

I loro paesi di origine erano — ne faccio menzione seguendo la costa — la Biscaglia, la Catalogna (Maiorca compresa, mentre Perpignano, cioè Collioure, viene considerata separatamente), la Provenza (le navi di Aigues Mortes incluse), Genova, la Toscana, Gaeta, la Sicilia, Ancona e Venezia.

La preminenza è di Venezia con 278 unità, seguita da Genova con 262, la Catalogna con 224; le cifre annuali più alte di queste tre nazioni sono, rispettivamente, di 32, 30 e 24 unità. La Provenza e la Toscana sono presenti con 30 navi ciascuna. Bisogna considerare che in quasi 150 viaggi, le navi provenivano dal Mare del Nord o vi andavano, formando a volte dei convogli di 8 unità; la predominanza di Genova, da questo punto di vista, era nettissima.

Non si deve credere che i tempi di navigazione fossero molto lunghi: i viaggi inferiori ai 40 giorni sono assai frequenti, anche per Barcellona. Il *record* tra Beirut e Venezia è di 25 giorni; con Barcellona di 28 giorni. Un convoglio di cinque galee della Repubblica di Venezia impiegò meno di tre mesi per un viaggio di andata e ritorno. Una nave genovese arrivò a l'Ecluse di Bruges in soli 40 giorni!