

MARCO TANGHERONI - OLIMPIA VACCARI

**L'OSSERVATORIO DATINIANO DI LIVORNO  
E LA NAVIGAZIONE MEDITERRANEA  
TRA TRE E QUATTROCENTO**

Gli autori ringraziano per la gentile disponibilità la dottoressa Elena Cecchi e il dottor Paolo Coppedè, cui devono la possibilità di una più rapida consultazione dei documenti.

A causa dell'arretratezza delle norme concorsuali italiane, e a questo solo fine, si segnala che la dottoressa Vaccari è da considerarsi autrice dell'intero testo e al prof. Tangheroni si deve solo la revisione finale con la speranza che le norme siano cambiate per adeguarle alla realtà del lavoro di ricerca.

Desideriamo offrire a questo convegno un contributo che nasce dalle nostre ricerche attualmente in corso sulla ricchissima documentazione dell'Archivio Datini: per quanto riguarda il primo dei due autori (Marco Tangheroni) sulle navi e sul trasporto marittimo alla fine del Medioevo e per il secondo (Olimpia Vaccari) sulla nascita e sullo sviluppo di Livorno come città portuale. Ci è sembrato che da esse potessero venire nuovi elementi alla conoscenza della navigazione mediterranea tardomedievale; nuovi anche rispetto agli sforzi di sintesi recentemente effettuati da uno di noi<sup>1</sup>, ai quali rimandiamo per un'impostazione dei problemi non legata ad una sola fonte, e parzialmente nuovi anche rispetto ai formidabili lavori di Federigo Melis che proprio dalla documentazione datiniana in buona parte muovevano<sup>2</sup>.

La relazione deve evidentemente tener conto sia dei limiti di tempo, pur non avari, indicati dagli organizzatori, sia dello stato di avanzamento del nostro esame della documentazione datiniana che è, anche per queste tematiche, molto abbondante e molto generosa. Per questo, e per coerenza con l'impostazione del nostro convegno, punteremo più sugli aspetti descrittivi e qualitativi che non su quelli quantitativi. E lasceremo il più spesso possibile la parola agli autori del nostro carteggio. Ma diamo subito lo schema secondo il quale l'abbiamo strutturata:

1. La fonte principale: il carteggio mercantile datiniano in partenza da Livorno.

---

<sup>1</sup> Il riferimento è alla relazione di M. TANGHERONI, *Trasporti navali e commercio marittimo nell'Italia del Quattrocento*, in corso di stampa negli Atti del Congresso tenutosi a Viareggio nell'aprile 1991 su *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*; nonché al saggio dello stesso autore, in *Optima Hereditas. Sapienza giuridica romana e conoscenza dell'ecumene*, Milano 1992. Ai due lavori si rimanda per una bibliografia essenziale utile ad eventuali approfondimenti.

<sup>2</sup> Cfr. soprattutto F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, intr. di M. MOLLAT, a cura di L. FRANGIONI, Firenze 1984.

2. Il sistema portuale Pisa-Porto Pisano-Livorno.
3. Le imbarcazioni: caratteristiche tipologiche secondo le varie marinerie.
4. I percorsi a lunga distanza e il cabotaggio.
5. In mare: modi e tempi di navigazione.
6. In porto: partenze, arrivi ed operazioni di carico e scarico.

1. *La fonte principale: il carteggio mercantile datiniano in partenza da Livorno*

La storia della Compagnia Datini di Pisa è stata ricostruita a suo tempo con la capacità di analisi e la vastità di conoscenza propri di quell'indimenticato maestro che fu Federigo Melis<sup>3</sup>. Qui di quella storia ricorderemo fuggevolmente soltanto i tratti essenziali alla comprensione di quanto segue.

L'azienda pisana fu la prima ad essere fondata da Francesco di Marco Datini al suo rientro in Toscana da Avignone, dove aveva gettato le basi della sua fortuna: le registrazioni contabili vennero aperte l'8 gennaio 1383 e la compagnia inaugurata il 28 dello stesso mese. Pisa era allora una piazza mercantile e finanziaria di primissimo piano e con la quale anche la compagnia provenzale del Datini aveva già intrattenuto, negli anni precedenti, stretti rapporti. Secondo la pratica medievale, varie aziende, in realtà, si succedettero: una prima azienda dal 1383 al 19 agosto 1386, la successiva da quella data all'1 luglio 1392, ambedue, probabilmente, a carattere individuale; ne seguirono, poi, altre sette, di varia durata, tutte di carattere collettivo, aventi come soci Manno d'Albizo degli Agli (morto di peste il 21 luglio del 1400) e la compagnia datiniana di Firenze.

Alla fine del secolo XIV e all'inizio del XV la posizione dell'azienda pisana si fece molto difficile e delicata, in quanto Pisa era passata sotto la dominazione viscontea nel 1399; ciò « aveva riaperto lo scottante e delicato problema del porto di Firenze, che doveva trasferirsi a sud (Talamone o Piombino) o a nord (Motrone)... ormai le sorti di Pisa erano segnate ed il suo assedio fiorentino, preannunciandosi, imponeva di disertarla »<sup>4</sup>. Tuttavia, dal 1400 al 1410, la compagnia restò in fase di liquidazione e di gestione stralcio, così la nostra documentazione continua anche per questo periodo.

La complessa situazione politica ed economica di quegli anni spiega le

---

<sup>3</sup> F. MELIS, *Aspetti della vita economica medievale*, I, Siena 1962, pp. 173-223.

<sup>4</sup> *Ibidem*, p. 179.

forti variazioni dell'utile, da un utile di esercizio del 62,08% della prima all'1,77% della quarta nel periodo novembre 1396-novembre 1397. Comunque, l'utile annuo medio del periodo di piena vita della compagnia pisana (1392-1400) fu del 21,42%<sup>5</sup>.

Il retroterra dell'azienda pisana era « immenso »: essa aveva rapporti con la pianura padana da Cremona alla Romagna e da qui verso tutta la Francia, dalla Provenza al Mare del Nord, e verso la Germania, e al di qua degli Appennini con le Marche, l'Umbria e gli Abruzzi; Firenze costituiva, secondo la definizione del Melis, « un grande centro di rilancio interno ». Ugualmente ampio l'avanmare, costituito direttamente dal Mar Ligure e dal Mar Tirreno, da Savona a Palermo, e in modo più indiretto, cioè prevalentemente mediato dalle altre compagnie datiniane di Genova e di Catalogna, da tutto il Mediterraneo.

Della compagnia datiniana di Pisa ci sono rimasti ben 69 libri e 130 filze di carteggio, con 34.124 pezzi. Le lettere provenienti da Livorno, sulle quali basiamo, essenzialmente, il presente lavoro sono 3.038. Dobbiamo ricordare inoltre altre 194 lettere in partenza da Livorno ed indirizzate a varie altre località, come Firenze, Genova, Barcellona, Valenza, Maiorca: il tutto, dunque, per un totale complessivo di 3.232<sup>6</sup>. Non riprenderemo le considerazioni del Melis sull'universalità delle fonti datiniane, su quella che egli definisce la loro « attendibilità » e sulla distensione sull'addensamento dell'informazione. Ci limitiamo a sottolineare l'importanza dell'osservatorio da noi prescelto; l'esemplificazione che verremo dando, pur lungi dall'esaurire le feconde potenzialità della fonte utilizzata, darà di queste un'idea, speriamo, sufficiente.

## 2. Il sistema portuale - Pisa - Porto Pisano - Livorno

« A dì 7 di maggio, a l'uscita di Livorna, '384.

Questa sera al tardi è venuta in porto una nave catalana, viene da Barcellona, padrone Antonio Maio: suo porto è lane e ciera e grane poche: tutte sono per chostà... ».

Tre sono i punti interessanti di questo passaggio di una lettera inviata

---

<sup>5</sup> *Ibidem*, pp. 184-185.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 20.

da Livorno a Pisa del 1384: il luogo, Livorno, privilegiato per il controllo del traffico portuale; il porto, ovvero Porto Pisano; la piazza commerciale di destinazione delle merci (« per chostà »), Pisa. Era questo, in effetti, il triangolo Livorno, Porto Pisano, Pisa che formava il sistema portuale pisano alla fine del Medioevo<sup>7</sup>.

Livorno o Livorna, come si diceva e scriveva allora, sorgeva all'estremità meridionale del grande « arco di Stagno », *fere contiguum*<sup>8</sup> a Porto Pisano. Questo costituiva l'area portuale vera e propria, con le attrezzature cioè moli, palizzate, torri, magazzini. Esso era situato a brevissima distanza da Livorno e a una dozzina di chilometri da Pisa. L'Arno, sfociando nell'ampia insenatura del *Sinus Pisanus*, era la principale via attraverso cui avvenivano i trasporti delle merci dal porto a Pisa e viceversa.

Le lettere inviate dai vari corrispondenti livornesi a Pisa davano, e ci danno, dettagliate informazioni non solo sul traffico portuale o sulla natura delle merci, ma anche sulle complesse relazioni che si intrecciavano tra i diversi poli del sistema economico-portuale pisano, ed in particolare tra lo scalo marino-lagunare di Porto Pisano e lo scalo fluviale posto all'interno della città<sup>9</sup>.

La costruzione di Porto Pisano<sup>10</sup> era stata avviata in modo deciso alla metà del XII secolo, con la edificazione di due torri all'imboccatura del porto, chiamato *Portus Magnalis*; quella dalla parte di Livorno era la *Turris de Magnali... ex parte Livorne* e l'altra, verso Pisa vicino alla *Turris Frasce*. Oltre alle torri il Porto Pisano venne dotato di un palazzo fortificato posto sulla riva del mare, la *Magna domus iuxta litus maris, Portus Magnalis, pro utilitate marinariorum*<sup>11</sup>, dalla quale partiva una palizzata, *pons Portus pisani*, che, compiendo una curva, raggiungeva la prima torre in mare. Tra questa e l'altra torre una catena chiudeva l'imboccatura del porto. La palizzata proseguì

---

<sup>7</sup> Come intuito da G. ROSSETTI, *Pisa, assetto urbano e infrastruttura portuale in Città portuali nel Mediterraneo*, Genova 1989.

<sup>8</sup> F. PETRARCA, *Itinerarium*, in G. LUMBROSO, *Memorie italiane del buon tempo antico*, Torino 1889, pp. 213-214.

<sup>9</sup> Archivio di Stato di Prato, *Archivio Datini*, n. 522-527, Livorno-Pisa: d'ora in poi ASP, A. Dat.

<sup>10</sup> Cioè del complesso delle strutture e non, evidentemente, della sua utilizzazione come scalo.

<sup>11</sup> BERNARDI MARANGONIS, *Annales pisani ab anno 1004 usque ad annum 1175*, ed. K. PERTZ, MGH, SS, XIX, p. 247.



Rilievo di Porto Pisano (Genova, Museo di Sant'Agostino)



va fino ad una terza torre, in corrispondenza della quale si trovava un altro accesso portuale, anche questo serrato da una catena. Le attrezzature commerciali erano costituite fundamentalmente da un fondaco, posto ad una certa distanza dal mare, difeso da una torre e dotato di una porta di ferro. Il tutto era completato da un sistema di torri avanzate in mare, con la funzione, oltre a quella di difesa, di segnalare l'accesso al porto: quella della Meloria, posta sulle pericolosissime secche di tal nome, quella della Lanterna, davanti a Livorno, e, infine, la *Roccha del molo di Livorno*. È questa l'immagine che ci è data dal bassorilievo conservato al museo di S. Agostino di Genova. E questa è anche l'immagine offerta dal duecentesco *Compasso da navigare*<sup>12</sup>.

Ma queste strutture, pur dopo le traversie e le distruzioni, sopravvivevano intatte o ricostruite alla fine del Trecento, come il carteggio datiniano, appunto, conferma. Ecco così, un riferimento a quelle di Livorno: « Noi facciamo stare in sulla Roccha di qui una guardia... ». O un passaggio relativo a quelle di Porto Pisano: « ... questo di s'è disarmata la torre di Porto Pisano ». O, ancora, « ... la nave di Ramondo è ancora sulle secche, e à perduto il timone, ed è a mal partito ». La Meloria, ricordata qui per la particolarità delle sue secche, è spesso anche punto di riferimento per indicare la direzione di provenienza delle navi: « surta a Meloria », « a lato Meloria ».

Pisa aveva la darsena delle galere, la darsena mercantile e tutte le attività connesse, commerciali, industriali e di servizio<sup>13</sup>. Ad esse era collegato l'avamposto di Porto Pisano o da un itinerario misto mare-fiume o da una via carreggiabile; esso era il luogo in cui si svolgevano le operazioni strettamente materiali dell'attività marittima, mentre Livorno appare, dal carteggio, il centro operativo attraverso il quale si attuavano le direttive impartite dalla città, piazza mercantile.

Nella seconda metà del Trecento il progressivo sviluppo di Livorno<sup>14</sup> fu in rapporto diretto col graduale decadimento di Porto Pisano, dovuto principalmente all'azione di insabbiamento provocata dai depositi alluvionali dei vari corsi d'acqua della zona, e soprattutto dell'Arno, la cui foce principale si apriva nell'« arco di Stagno », cioè nel bacino stesso di Porto Pisano. Que-

---

<sup>12</sup> *Un duecentesco « compasso de navigare »*, ed. a cura di M. ANGELOTTO, tesi di laurea, Pisa, a.a. 1984-85, rel. A. STUSSI, p. 288.

<sup>13</sup> G. ROSSETTI, *Pisa* cit., p. 267.

<sup>14</sup> Cfr. O. VACCARI, *Gli inventari dell'Opera del Duomo come fonti per la storia di Livorno nel Trecento*, tesi di laurea, Pisa, a.a. 1988-89, rel. M. TANGHERONI.

sti depositi modificarono nel corso del XIV e XV secolo la situazione nel Piano di Porto, accentuando i caratteri palustri dell'area a ridosso del porto e favorendo Livorno, avamposto fortificato già dotato di strutture portuali. Infatti, anche il porto di Livorno era chiuso da una catena, come risulta, per esempio, da questo passo di una delle nostre lettere: « Di poi questa notte son giunte alcune barche di Chorsi, in fra le quali, presso alla chatena di Livorno, se ne sono rotte due, e ano perduto assai vino »<sup>15</sup>.

I due centri avevano amministrativamente proprie magistrature<sup>16</sup>; ma nel 1382 il comune di Pisa stabilì che un unico funzionario doveva occuparsi, tanto per Livorno che per Porto Pisano, della riscossione delle gabelle, delle tasse di ancoraggio e dei diritti di magazzinaggio nel fondaco<sup>17</sup>. Livorno fu anche il luogo di residenza di tutti gli adetti al controllo dei traffici portuali: uno di questi era il funzionario che sovrintendeva al traffico delle navi. Era eletto dai Consoli del Mare ed aveva il compito di permettere un rapido scarico delle navi; a questo scopo disponeva di un elenco di tutti i padroni delle barche e delle chiatte, dal quale, all'occasione, venivano estratti a sorte i nomi dei barcaioli incaricati, in modo da creare turni regolari<sup>18</sup>.

In seguito alla riduzione dei fondali di Porto Pisano, le operazioni di scarico si effettuavano soltanto quando le navi erano state alleggerite; allora potevano entrare dentro alla « catena », cioè nel piccolo bacino corrispondente al Porto Pisano del XII secolo, ormai ristretto, poco ricettivo e con fondale basso. Un altro specchio d'acqua, posto « fra le due torri »<sup>19</sup>, più ampio, era situato a ridosso appunto delle due torri del *Portus Magnalis* da un lato e del borgo fortificato di Livorno dall'altro: in quest'area potevano essere scaricate o caricate le navi che erano all'ormeggio. Per quelle di grosso tonnellaggio era però necessario prima scaricare completamente la nave: « Noi abbiamo noleggiato una barca di Livorno che vada ad alleviare detta nave per modo che pos-

---

<sup>15</sup> P. COPPEDÈ, *Porto Pisano e Livorno nei manoscritti medievali*, in « Rivista di Studi livornesi », feb. 1971, p. 24.

<sup>16</sup> Archivio di Stato di Pisa, (d'ora in poi semplicemente ASPi), Com. div. A, reg. 74, c. 140 v. Cfr. *Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo*, a cura di F. BONAINI, Firenze 1854-1870, vol. II, p. 273.

<sup>17</sup> ASPi, Com. div. A, reg. 197, cc. 127 v. - 128 v.

<sup>18</sup> G. CICCONE-S. POLIZZI, *Porto Pisano e il Porto di Livorno nel Medioevo*, in « Studi Livornesi », II (1987), p. 30.

<sup>19</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 524, 12 novembre 1391, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a Francesco di Marco Datini.

sa entrare dentro alle torri chon circa il terzo del carico »<sup>20</sup>. Si possono rilevare nelle lettere le difficoltà create dai bassi fondali: « La ghaleazza s'è tirata fuori e oggi penso chomincerà a charichare ». Infine il terzo bacino era situato tra Livorno e le secche della Meloria, al riparo delle quali le navi potevano sostare all'ancora anche con mare agitato<sup>21</sup>.

Goro Dati, cronista fiorentino che scrive all'indomani dell'occupazione fiorentina di Pisa, avvenuta il 9 ottobre 1406, descrive la città e il suo porto in termini tali da farci intendere lo spostamento sempre maggiore dell'area portuale verso Livorno, notando anche che l'accesso era possibile soltanto alle galee: « ... dal fiume d'Arno che viene da Firenze... e da Pisa a Firenze vengono barche piene di mercatanzie grosse, ... ha quattro ponti in sull'Arno e la cittadella in sullo stremo dalla parte d'occidentale in sull'Arno alla mano destra a scendere giù... porto di mare ha buonissimo e grande, guardato con una delle più belle torri del mondo, tonda nel mare e per lanterna del porto, e in detto porto presso a terra sono murate quattro grandi torri con catena dall'una all'altra, dove possono entrare galere... e ivi allato v'è un buon castello che si chiama Livorno »<sup>22</sup>.

La sorte di Livorno si decise proprio negli anni tra la fine del Trecento e i primi decenni del Quattrocento nel quadro dei nuovi rapporti tra le potenze interessate al controllo dell'area portuale nella sua funzione di sbocco al mare, in un rinnovato tentativo di ricerca di assetto territoriale: dal 1406 al 1421 Porto Pisano sotto Firenze e Livorno sotto Genova. Ma seguiamo gli avvenimenti.

Nel 1405, Gabriello Maria Visconti, signore di Pisa, vendeva a Firenze la città e il suo contado, facendo però eccezione per Livorno, Porto Pisano, e le zone circostanti in precedenza posti sotto la protezione del re di Francia, rappresentato dal Boucicaut (12 luglio 1404). Tuttavia la pressione dei fiorentini fu tale che riuscirono a mantenere sotto il proprio controllo Porto Pisano, limitatamente all'area tra le due torri.

L'acquisto di Porto Pisano non modificò la volontà dei fiorentini di impadronirsi anche di Livorno, punto ormai fondamentale del triangolo portuale pisano; nonostante la separazione politica i due porti continuavano a costi-

---

<sup>20</sup> P. COPPEDÈ, *Porto Pisano* cit., p. 28.

<sup>21</sup> *Ibidem*, p. 30.

<sup>22</sup> Citato da G. ROSSETTI, *Pisa* cit., p. 263.

tuire un *unicum*<sup>23</sup> per alcune strutture, tra le quali la torre della Lanterna rimasta in possesso dei genovesi ma utilizzata anche per l'accesso al porto controllato dai fiorentini. Interessante una lettera del carteggio Livorno-Firenze nella quale si lamentano la difficoltà delle operazioni portuali in conseguenza della divisione politica, a seguito della quale era divenuto essenziale segnalare in quale dei due porti dovevano essere scaricate le merci dei fiorentini<sup>24</sup>. Si veda anche in questo passo di una lettera dell'ufficio dell'Abbondanza di Firenze: « Abbianvi per più sollicitati del mandare del nostro grano a Porto Pisano tralle due torri... »<sup>25</sup>. Qualche anno dopo col trattato di Lucca del 1413, Firenze accettò di pagare annualmente a Genova un contributo per le spese di manutenzione della torre « in comune ». Ma, in ogni caso, per la città del giglio, poiché a causa dell'interramento di Porto Pisano, il traffico stava ormai spostandosi verso Livorno, nell'area portuale tra le due torri e la Meloria, la presenza genovese in Livorno continuava a costituire un grosso ostacolo.

Il progressivo processo di distinzione nominale di Porto Pisano da Livorno si delineò appunto in questo periodo, quando, pur mantenendosi in testi « eruditi », come i portolani, l'indicazione di Porto Pisano, nei documenti commerciali e notarili appare invece con frequenza l'indicazione Livorno; questa era divenuta ora l'elemento più importante del sistema portuale, mentre Porto Pisano scendeva al rango di sua appendice, capovolgendo così la realtà precedente.

Questo anche grazie alle opere di potenziamento del porto livornese compiute da Genova negli anni del suo controllo: fu costruito un canale dalla Torre Nuova del Molo fin quasi alla Porta a Terra, che terminava in una piccola darsena denominata « Porticciolo »<sup>26</sup>.

Il difficile e problematico condominio della zona durò fino al 1421, quando i fiorentini, approfittando di un momento di crisi della repubblica ligure, riuscirono ad acquistare Livorno per la notevole somma di 100.000 fio-

---

<sup>23</sup> Cfr. O. BANTI, *Livorno dalla dominazione pisana a quella fiorentina*, in Atti del Convegno *Livorno e il Mediterraneo nell'età medicea*, Livorno 23-25 settembre 1977, Livorno 1978, p. 29.

<sup>24</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Firenze, n. 664, 1387-1406.

<sup>25</sup> Archivio di Stato di Firenze (d'ora in poi ASF), *Abbondanza*, 6, cc. 80 v.-81 v.

<sup>26</sup> Cfr. O. BANTI, *Livorno* cit.; O. VACCARI, *Livorno, nascita di una città portuale*, tesi di dottorato in corso di stesura.

rini, inquadrandola non nel contado pisano ma direttamente in quello fiorentino, riconoscendole un particolare *status* giuridico e amministrativo<sup>27</sup>.

Ma questa, come è stato detto, è un'altra storia che non ha più Pisa e Porto Pisano come protagonisti, ma Firenze e Livorno<sup>28</sup>.

### 3. *Le imbarcazioni: caratteristiche tipologiche secondo le varie marinerie*

Le lettere in partenza dal nostro osservatorio registrano generalmente la natura tipologica delle imbarcazioni di cui fanno cenno, sì che alla fine dello spoglio sarà possibile fare una statistica precisa anche se limitatamente a quelle censite; le quali, tuttavia, par di intendere che dovessero essere la maggior parte di quelle che effettivamente approdarono a Porto Pisano.

Inoltre, molto spesso sono riferiti pure altri elementi di interesse come la portata delle navi, espressa in « botti » o « salme », il numero dei banchi delle galee e il numero dei marinai. Proprio su questa base il Melis ha potuto calcolare, verso la fine del Trecento, frequenze annuali che raggiungono le 1.000 unità di portata superiore alle 80 botti: con un movimento annuo, a Porto Pisano e Livorno, di quasi 175.000 tonnellate di merci (tonnellate di portata di peso)<sup>29</sup>. Cifre che da sole indicano la straordinaria rilevanza del traffico marittimo nel sistema portuale considerato e, di conseguenza, la significatività del nostro osservatorio.

Le lettere forniscono, oltre alla tipologia della nave, la nazionalità, il nome del proprietario o del *patronus*, la provenienza o la destinazione. Le indicazioni sono del tipo: « a' fatto vela la nave di messer Antonio Chantallo di Gienova »<sup>30</sup>, o « entrò in porto la nave Doria, viene di Gienova »<sup>31</sup>.

Come ribadito da uno di noi, sulla base soprattutto degli studi dello Heers e dello stesso Melis, in una relazione viareggina dello scorso anno<sup>32</sup>,

---

<sup>27</sup> P. VIGO, *Statuti e provvisioni del Castello di Livorno*, Livorno 1892, pp. 87-88.

<sup>28</sup> Cfr. G. ROSSETTI, *Pisa* cit., p. 281.

<sup>29</sup> Cfr. F. MELIS, *Industria* cit., p. 46.

<sup>30</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 26 giugno 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>31</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 11 maggio 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>32</sup> Cfr. M. TANGHERONI, *Trasporti* cit.

la marineria genovese era quella costituita, già alla fine del Trecento e all'inizio del Quattrocento, e più ancora a metà del XV secolo, dalle navi di maggior tonnellaggio, chiamate qui *grosse navi*: « è la notte scorsa entrata in porto una grossa nave... »<sup>33</sup>.

Le lettere confermano chiaramente questa realtà, ed anche le difficoltà di ingresso nel porto che i grossi velieri potevano incontrare: « Questo dì entrò in Porto Pisano chon gran fortuna una nave di genovesi nuova... è di due choverte »<sup>34</sup>.

Del naviglio genovese che raggiungeva i nostri porti è anche, comunque, da sottolineare la varietà. Accanto alle grandi navi, stranamente ancora indicate con il nome di cocche, adibite al trasporto del grano con portata di oltre 1200 salme, troviamo *panfani* o *panfili*, *navette*, *galeazze*, *galee*, anche grandi, come « la ghalea di due coverte, fu del doge »<sup>35</sup>. Le galee genovesi erano in genere quelle impiegate sulla rotta orientale e non facevano in genere scalo nel porto di Pisa: « Passano questo dì a largho due galee di ghenovesi, fanno la via del Levante »<sup>36</sup>. Galee genovesi e galee pisane erano adibite congiuntamente alla sorveglianza armata della costa: « La notte passata è qua giunta la ghalea di Pisa e quella di Gienova, sono andate a di lungo a Gienova »<sup>37</sup>.

Tra le imbarcazioni di provenienza ligure si affiancavano a quelle genovesi soprattutto quelle di Savona, notevoli per dimensioni: « Questa mattina a' surta di qua dalla Meloria la nave di Pietro Schorsuto di Saona, va a Messina e in Chattania... è di portata di botti 350, avi su 32 huomini »<sup>38</sup>.

Il naviglio di media e piccola portata è molto vario: dalle *spinazze*, ai *panfili* (imbarcazioni da carico molto veloci) spesso ad una sola coperta, alle *navette*, imbarcazioni di dimensioni ridotte, sempre da carico e a propulsione velica.

---

<sup>33</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 11 aprile 1390, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a Francesco di Marco Datini.

<sup>34</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 15 febbraio 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>35</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 524, 8 novembre 1391, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a Francesco di Marco Datini.

<sup>36</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 31 maggio 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>37</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 28 dicembre 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>38</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 16 luglio 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

Le indicazioni sono più generiche per la flotta catalana, mancando generalmente i riferimenti alla portata o al numero dei marinai; si parla di *navi catalane* e soprattutto di *destriere*, navi rotonde con discreta capacità di carico ma piuttosto lente. Talora la destriera è qualificata piccola, come in questo esempio che illustra anche il commercio tra i porti caricatoi della Sicilia e Pisa: « questo di è qua venuta da Giergenti una destriera piccola di catalani »<sup>39</sup>.

Anche Venezia era presente nei nostri porti con circa 6/10 navi l'anno. Spesso di esse è indicata la tipologia: « di poi è giunta in porto la trita [cioè la *tarida*] di ser Antonio di Negro di Vinegia »<sup>40</sup>. Ma in genere si trattava delle unità che facevano perno su Porto Pisano per i viaggi da e verso Londra e Bruges.

Più numerose appaiono le unità minori, tipiche delle piccole flotte tirreniche, provenienti dai piccoli centri delle riviere liguri, da Roma, da Gaeta, da Napoli e dalle isole tirreniche.

Con *barche* i corsi venivano a smerciare i loro vini e con *barche* i sardi portavano pelli e formaggi, mentre *barche* dell'Elba arrivavano cariche del ferro delle miniere dell'isola. Si trattava di imbarcazioni piccole a vela, dall'equipaggio molto ridotto. Ma troviamo altre imbarcazioni minori, a remi: un « *legnetto* ovvero *vacchetta* »<sup>41</sup> (imbarcazioni piccole, con al massimo 16 remi), i *leuti*, simili alle veloci *saettie*, dai remi lunghi, lo scafo sottile, con non più di 40 marinai<sup>42</sup>.

Altra imbarcazione nominata sovente è il *legno*, utilizzato per gli spostamenti lungo le coste tirreniche. Con questo termine si indicava, secondo il Tangheroni, il corrispondente a remi della barca<sup>43</sup>, ma in alcuni casi sembrerebbe avere propulsione solo velica e capacità di carico discrete: « Questo

---

<sup>39</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 17 febbraio 1389, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a Francesco di Marco Datini.

<sup>40</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 11 aprile 1389, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a Francesco di Marco Datini.

<sup>41</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 28 settembre 1389, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a Francesco di Marco Datini.

<sup>42</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 7 gennaio 1390, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a Francesco di Marco Datini, si trova la frase « liuto overo saettia ».

<sup>43</sup> M. TANGHERONI, *Trasporti* cit. Ma a voce Alberto Tenenti, in occasione di un convegno a Saragozza, ha espresso dubbi sulla propulsione remiera del legno.

di è giunto I legno di Guglielmo di Simonino della Spezia, di portata di 90 botti in 100 e mena 16 huomini... e va a Roma »<sup>44</sup>.

Il naviglio provenzale è presente in Porto Pisano con imbarcazioni di piccola portata, galee e galeotte dalle quali erano praticate azioni di pirateria lungo il canale di Piombino e la costa toscana. Ecco un esempio: « venia per la via di Napoli una navetta, di che la ghaleotta [dei provenzali] le si fece incontro per prendersela... »<sup>45</sup>. Le caratteristiche di una galeotta sono suggerite da una lettera di qualche anno successiva alla precedente: « questa mattina è giunta in porto la ghaleotta di 27 banchi... »<sup>46</sup>.

Va anche segnalato un tipo poco conosciuto, il *barcoso*, di probabile origine siciliana: « La notte passata entrò in porto il barchoso di Giovanni Lancia di Rivera, di portata di 450 salme, viene di Cicilia carica di grano... »<sup>47</sup>.

Infine, ecco un'interessante segnalazione della sopravvivenza del sistema di pilotaggio a due timoni laterali anche per imbarcazioni grandi: « Di poi a ora di nona entrò in porto detta nave, ed è una nave di due timoni, viene da Gienova... »<sup>48</sup>.

#### 4. I percorsi a lunga distanza e il cabotaggio

Porto Pisano, estremamente favorito dalla sua posizione geografica, costituì uno dei punti di riferimento per le flotte mercantili in quanto offriva, insieme a Pisa, un elevato numero « di servigi preposti ai vari itinerari e sollecitatamente trasferibili dall'uno all'altro, secondo le esigenze delle deviazioni e dei ripiegamenti »<sup>49</sup>.

---

<sup>44</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 524, 15 maggio 1391, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

<sup>45</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 10 maggio 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>46</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 524, 3 novembre 1391, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

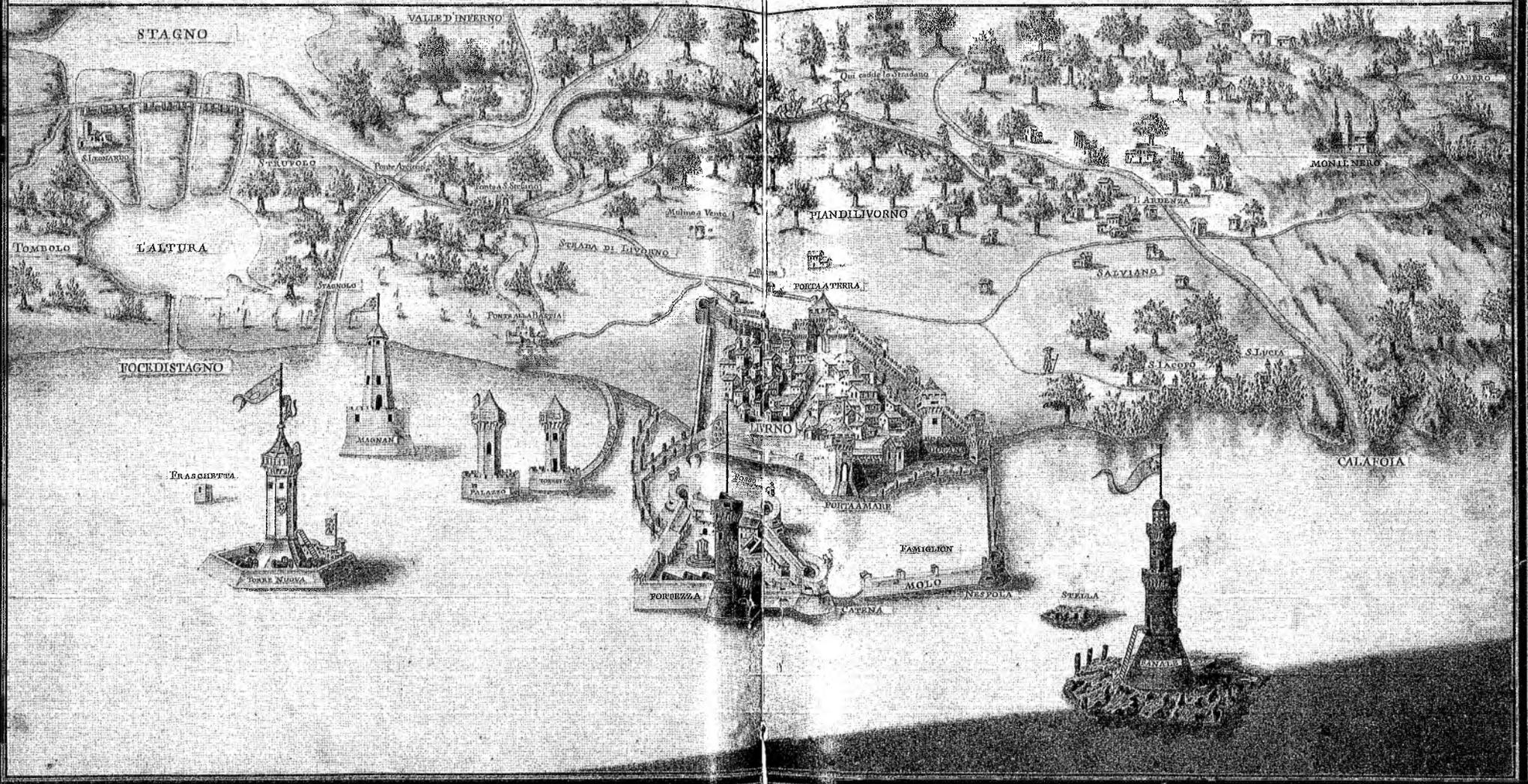
<sup>47</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 6 febbraio 1390, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini, cfr. H. BRESCH, *Una flotta mercantile periferica: la marina siciliana*, in *Studi di Storia navale*, Albisola 1975.

<sup>48</sup> ASP, *A. Dat.*, n. 523, let. Livorno-Pisa, 23 agosto 1389, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

<sup>49</sup> F. MELIS, *Industria cit.*, p. 50.



*Copia tratta dall' Originale esistente nell' Archivio della Camera delle Contendenze, e la quale fu fatta fare dal Magistrato degli Otto di Pratica nel 1540. ordinando con Partito del di. 11. Agosto di detto Anno che fosse elaborato M. Chiarissimo de Medici di Fiorini. 10. - 16. - per tanti da Cso pagati per una Tela lunga B. 6, e alta B. 2. 3/4 nella quale erasi dipinto il Paes di Pisa, e Livorno per mettere nell' Udienza de' detti S. Otto di Pratica.*



*Copia estratta dall'originale esistente nell'Archivio della Camera delle Comunità del 1540,  
Livorno, Biblioteca Labronica*

Infatti Porto Pisano, congiuntamente a Livorno, si sviluppò anche come porto « conserviero » con funzioni di rifugio per le navi in difficoltà, come indicato da questa lettera del nostro carteggio: « Entrò in porto la nave di Ribello di Gienova... e per tempo contradio venne in porto... »<sup>50</sup>. Ma fu pure un porto per le navi di grande tonnello, paragonabile a Bruges o a Lisbona, grazie alla notevole ampiezza dell'area portuale: *et intelligatur Portus Pisanus et Liburne usque ad Meloram*<sup>51</sup>.

Esso era di gran lunga il porto principale per l'intera Toscana, ed in particolare per Firenze, quale centro redistributore della produzione industriale e centro importatore delle materie prime. Pisa e il suo sistema portuale furono, per esempio, l'ago della bilancia per le relazioni tra Firenze e la Catalogna, soprattutto nel periodo visconteo, quando Pisa impose barriere doganali alte, determinando lo spostamento dei traffici fiorentini su Talamone e Piombino (1399-1406). Le rotture frequenti tra le due città preclusero spesso l'uso della piazza mercantile e del porto agli operatori fiorentini.

Porto Pisano si trovava in un punto importante di incontro delle rotte verso il Ponente e verso il Levante, come appare chiaramente dal carteggio datiniano. Il fondaco pisano della Compagnia Datini richiedeva spesso a Livorno l'elenco completo e continuo dei passaggi di navi per il Levante. Il corrispondente livornese rispondeva così in una lettera: « ... d'ogni nuova e navilio andrà e verrà v'avviseremo... »<sup>52</sup>; oppure: « ... come ci fia pasagio per Cicilia o per Napoli v'aviseremo... »<sup>53</sup>. La provenienza di una nave veniva, quindi, segnalata sulla base dei due itinerari principali, di Levante e di Ponente, con indicazioni del tipo: « Questa sera sono di qua partite le galee... vanno verso Ponente... »<sup>54</sup>. Ampia e varia si presenta la rotta orientale, indicata con espressioni generiche come « verso Levante » o « verso la Romania », le

---

<sup>50</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 16 novembre 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>51</sup> ASPi, Com., div. A, reg. 197, c. 127 v.

<sup>52</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 22 febbraio 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>53</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 17 gennaio 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>54</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 25 dicembre 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini (come si vede si partiva anche il giorno di Natale).

quali presupponevano le abituali soste nei porti tirrenici, verso la Sicilia e le isole greche, fino agli scali degli stretti o a quelli del Sultanato<sup>55</sup>. Così nella lettera dell'11 ottobre 1384 la nave genovese di Raffaello Chapello risulta diretta verso la Romania con tappe nei porti di Gaeta, Napoli e Messina. Oltre queste mete le indicazioni appaiono, normalmente, più generiche, senza dettagli sul percorso per lasciare una certa libertà di scelta, secondo le circostanze, al patrono.

Talvolta, poi, gli itinerari si presentano con una alternativa tra le due tappe, a seconda della convenienza del momento: per esempio, per una nave savonese è prevista la rotta attraverso « Palermo vel Trapani »<sup>56</sup>.

Porto Pisano, oltre ad essere meta del traffico di Levante, faceva inoltre da scalo verso il Levante anche per le navi provenienti da Genova, come appare da questa indicazione: « Ieri a ora di vespro entrò in porto la nave di messer Riberto Vivaldi, viene di Cicilia charicha di grano ed à alquanta tonina, il charicho è di genovesi, e per lo primo tempo andrà a Gienova »<sup>57</sup>. Durante questa tappa le grosse caracche genovesi scaricavano o caricavano una parte del carico, « qualche balla » o « alchuni chapi », come appare nella lettera seguente: « ... questi ventun chapi abbiamo charichi in su detta nave in nome di Batista Lomellino, chonsegnate a Palermo »<sup>58</sup>. Insieme ai genovesi, i catalani esercitarono, come trasportatori, un ruolo fondamentale nell'ambito dei noleggi totali di una nave e i fiorentini furono i loro principali clienti, privilegiando lo scalo pisano. Le lettere indicano, oltre al generico aggettivo « di nazionalità catalana » la provenienza da Napoli, da Gaeta, soprattutto dai porti-caricatori della Sicilia: « ... la nave chatalana che ora venne di Cicilia chol grano di Franciescho da Chascina... »<sup>59</sup>.

L'altra rotta mercantile utilizzata dal naviglio catalano e da altre flotte

---

<sup>55</sup> Cfr. anche J. HEERS, *Il commercio nel Mediterraneo alla fine del sec. XIV e nei primi anni del XV*, in *Société et économie à Genes (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècle)*, London 1979, pp. 157-209.

<sup>56</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 11 maggio 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>57</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 16 novembre 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>58</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 9 febbraio 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>59</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 7 giugno 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini.

era quella verso Ponente, cioè Genova, la Provenza, Barcellona, le Baleari, e, oltre, l'Atlantico e il Mare del Nord.

I diversi scali possono essere studiati attraverso il carteggio datiniano. Ecco, ad esempio, un passo della lettera del 16 giugno 1384 dove vengono segnalati gli scali provenzali lungo questo percorso: « Questa notte è partita la nave di 'inSala per Barzalona e non à voluto levar niente Aguamorta né per Arli... ».

La nave di Chapo di Bue, entrata in porto il 18 ottobre 1384 proveniente da Valenza, era « charicha di lane, tutte per chostà ». È questa una delle molte citazioni che dimostrano come Porto Pisano non avesse rivali per l'importazione della lana iberica, raggiungendo il primato assoluto di sbarco di tale merce<sup>60</sup>. Il carteggio datiniano conferma, a questo proposito, quanto rilevato da Conde e dalla Giorgioni sulla base della documentazione relativa alla *lleuda* di Collioure<sup>61</sup>. Oltre alla lana giungevano anche grandi quantità di cuoia e pellami, di cui Pisa era il grande emporio che alimentava l'industria locale e quella toscana.

Altra linea di Ponente era quella che si inseriva nei circuiti iberici, verso Maiorca e Valenza<sup>62</sup>, ma anche Siviglia. Nel Porto Pisano giunse il 3 febbraio 1384 la nave di Bartolomeo da Pendoli, proveniente appunto da Siviglia, « charicha d'olio »; il 3 maggio successivo giungeva la nave di Niccolao inTerigli, proveniente da Napoli, che naviga verso Maiorca carica di « vino e cierta quantità d'alume ».

Era comunque Barcellona tra gli scali di Ponente il più battuto, come dimostra un'ampia documentazione non solo del carteggio ma anche dei libri contabili delle compagnie datiniane. Ecco una lettera del 6 dicembre 1383: « Questo dì qua è venuta da Barzelona per la via di Genova la destriera di Franciescho Cholombieri chon alquanta lana ».

Ma anche navi « bisaine », cioè biscagline, iniziarono a far sentire la loro

---

<sup>60</sup> F. Melis, *Industria* cit., p. 50.

<sup>61</sup> R. CONDE Y DELGADO DE MOLINA, *El trafico comercial entre la Corona de Aragón y Pisa en 1414 segun los libros de la Lezda de Collioure*, in *Studi di storia economica* cit., pp. 125-143. C. GIORGIONI MERCURIALI, *Il commercio tra la Catalogna e Pisa all'inizio del XV secolo, alla luce dei registri della Lleuda di Collioure* in « Medioevo. Saggi e rassegne », 12 (1987), pp. 87-118.

<sup>62</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Maiorca, n. 1072; ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Valenza, n. 994; ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Barcellona, n. 885.

presenza in Porto Pisano, accanto alle navi portoghesi, le quali si alternavano tra Bruges e Porto Pisano o Genova<sup>63</sup>. Spesso esse, però, erano noleggiate da operatori catalani: « è giunta una nave biscaina charicha di sale e formaggio e pellame, ed è di chatalani... »<sup>64</sup>. Erano anche impiegate per il trasporto di merci fiorentine destinate ad essere scaricate in Porto Pisano.

Passando alle navi veneziane, praticavano Porto Pisano, dopo la tappa siciliana, in quanto ad esse era normalmente preclusa la frequentazione del porto di Genova, con destinazione Aigues Mortes e più spesso Maiorca, Valenza e la costa catalana in genere. Una lettera dell'11 aprile 1389 ricorda che è giunta « in porto la trita di ser Antonio di Negro di Vinegia, viene da Messina e di Palermo »; un'altra segnala l'arrivo della nave di Piero da Chamicali, « viene di Chandia »<sup>65</sup>.

Se queste erano navi della navigazione libera, v'è ricordo pure di quella in convoglio. Così, il 14 novembre 1401 una muda di Fiandra fece sosta, sulla via del ritorno, in Porto Pisano per scaricare merce destinata al mercato fiorentino e caricata a Maiorca<sup>66</sup>.

La documentazione datiniana consente, inoltre, di delineare un quadro dei percorsi propri della navigazione annonaria, soprattutto per Pisa e Firenze, con provenienze dai vari caricatoi del Mediterraneo, Sicilia, Sardegna (una sola volta)<sup>67</sup>, Provenza, Mar Nero, nonché di Siviglia, Bruges e Inghilterra. Il grano in attesa dello smistamento, trovava riparo nei magazzini di Porto Pisano e in « terra Liburni »<sup>68</sup>. Ecco alcuni esempi: « 3 navi venghono di Cicilia chariche di grano »; « Detto di venne in porto... una charicha di grano di Cicilia, padrone Bartolomeo chatalano »; « e una viene di Trapani charicha di grano »; « è giunta in porto la nave di Batista Lomelino, viene di

---

<sup>63</sup> F. MELIS, *I trasporti* cit., p. 22.

<sup>64</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 2 maggio 1389, dalla comp. Niccolò del Maestro Pelliere a Francesco di Marco Datini.

<sup>65</sup> *Ibidem*.

<sup>66</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Maiorca, n. 1072, 13 dicembre 1401.

<sup>67</sup> La Sardegna era ormai da tempo divenuta importatrice più che esportatrice di grano in seguito alle vicende belliche dell'isola: cfr. M. TANGHERONI, *Aspetti del commercio dei cereali nei paesi della corona d'Aragona, I, la Sardegna*, Cagliari 1981.

<sup>68</sup> Cfr. anche G. PINO, *La Toscana nel tardo Medioevo: ambiente, economia rurale, società*, Firenze 1982, p. 343.

Chaifa charicha di grano »; « è qui giunto lo legno di Stefano Micheli, viene d'Arli, lo quale è charicho di grano »<sup>69</sup>.

Una flotta importante era quella siciliana che da tutti e tre i lati della costa dell'isola convergeva su Porto Pisano (da Trapani, Palermo, Messina) con grossi quantitativi di grano, nonché di tonnina e sale.

Per quanto riguarda i collegamenti di Porto Pisano con la Sardegna e la Corsica è stato già osservato, sulla base di altre fonti, che si offrivano due possibili itinerari; il primo si appoggiava sulle piccole isole dell'Arcipelago Toscano o su Genova, mentre il secondo affrontava direttamente il mare aperto, raggiungendo la penisola a partire dalla costa ostiense e risalendo il litorale tirrenico<sup>70</sup>. Dal carteggio sembra che le « barche dei Sardi » preferissero la rotta via Genova, che costeggiava la Riviera ligure fino a Porto Pisano: « ... per uno schifo venuto di Sardingnia, andato a Genova, chonta che nelle boche di Bonifazio... »<sup>71</sup>.

Un cabotaggio particolare fu quello, esercitato soprattutto dalle « barche dei livornesi » e da quelle della Riviera ligure, in occasione dell'Anno Santo del 1400 per il trasporto dei pellegrini.

##### 5. *In mare: modi e tempi di navigazione*

Gli incontri e gli scontri nel Mar Tirreno, per la presenza di pirati e nemici, rendevano le acque insicure anche nelle vicinanze di Porto Pisano.

Un bell'esempio ci viene dalla lettera del 17 gennaio 1384: « Avete saputo che lle tre ghalee cholla nave di Giovanni Andrea anno chombattuta la nave di Raimondo Ponzo dalla mattina per tempo a vespro. In affetto la nave s'è difesa, e volentieri si sono tornate adietro le ghalee chon grande verghon-

---

<sup>69</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 4 maggio 1384 dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 28 luglio 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 17 novembre 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 4 aprile 1389, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>70</sup> Cfr. G. MELONI, *Contributo allo studio delle rotte e dei commerci mediterranei nel Basso Medio Evo*, in « Medioevo. Saggi e Rassegne », 3 (1977), pp. 117-130.

<sup>71</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 14 maggio 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

gnia e danno anno già sostenuto un uomo e fediti n'anno assai ». Ed eccone un altro, proprio davanti a Livorno: « Questa mattina apariva la nave di in Sabato d'Agua Morta e la ghaletta l'uscì e le due navi, di che ebe paura e girò indietro, di che le navi l'anno presa »<sup>72</sup>. Di qui il prudente atteggiamento del corrispondente in Livorno perché la merce sia caricata su navi sicure: « S'io avessi roba per Napoli mia la manderei per questa nave ch'è buon pasaggio »<sup>73</sup>.

La presenza di questi pericoli sulle varie rotte e nelle immediate vicinanze del porto rendeva necessarie misure preventive per disporre armamenti tesi a prevenire e a reprimere atti di pirateria o di guerra corsa. Il comune di Pisa aveva istituito la *guardia maris* con delle galee armate, di stanza a Livorno o a Porto Pisano. La lettera dell'11 maggio 1389 lo ricorda: « Arete saputo come à dì 10 qua giunse la ghalea di Pisa, subito disarmossi... la ghalea s'è tirata fuori di Livorno e armatasi il meglio s'è potuto, piaccia a Dio di fare tutta malla gente ».

A Livorno, a Vada e a Piombino venivano inviate navi vuote per imbarcare uomini<sup>74</sup>. Ma spesso era difficile reclutare marinai ed occorrevano dei giorni prima di avere l'equipaggio completo: « Io ci sono addolorato con questo fantastico e arábico di Lapacio che è percorso la metà del viaggio e ve ne andate da matina in matina schapolo da sedici marinai, a tutto ieri andamo limosinando per trovare de marinai e infine è manca da dieci marinai o più »<sup>75</sup>. Quando le navi, ormai riuscite ad armarsi, prendevano « il largo », venivano attaccate dai pirati, soprattutto nel canale di Piombino; la lettera del 21 ottobre 1389 ce ne offre un esempio: « La notte passata è qui giunto u' liuto, viene da Corneto e chonta chome la ghalea di Franciescho da Fermo à preso una navetta a l'Elba ».

Un sistema per ripartire i rischi della navigazione era costituito dall'assicurazione marittima. I tempi e i modi della navigazione erano scelti anche tenendo conto del problema della valutazione del rischio su un certo percorso.

---

<sup>72</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 27 maggio 1387, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>73</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 27 aprile 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>74</sup> ASPI, Com. div. A, reg. 219, trascr. F. PASCARIELLO, *Le provvisioni riguardanti la terzana del Comune di Pisa negli anni 1339-1344*, tesi di laurea, Pisa, a.a. 1979-80, rel. E. CRISTIANI, nn. 17, 18, 21, 22, aa. 1340 marzo 18, 1340 aprile 9, 1340 aprile 17, 1340 aprile 20.

<sup>75</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 14 settembre 1388, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièrre a comp. Francesco di Marco Datini.

Come risulta dagli studi del Melis<sup>76</sup>, i premi assicurativi variavano non in dipendenza della lunghezza dei percorsi ma dei punti, più o meno pericolosi, interessati. A Porto Pisano incidevano anche i pericoli di perdite connessi al trasporto delle merci da esso alla città.

Durante la navigazione le navi erano spesso costrette a continue deviazioni in cerca di ripari sicuri. Così, per esempio, una nave proveniente da Maiorca preferì raggiungere Barcellona, qui assicurarsi e arruolare dodici balestrieri: dalla capitale catalana partì il 2 settembre per poi terminare il viaggio a Porto Pisano soltanto il 12 ottobre. Le insidie a Porto Pisano fecero ulteriormente ritardare le operazioni di scarico e solo dopo ben sette giorni dal suo arrivo esse poterono avere inizio<sup>77</sup>.

Tra i tempi di percorrenza rilevabili colpisce un autentico primato: una nave riesce ad andare da Marsiglia a Porto Pisano in un giorno e mezzo, stupendo il nostro osservatore per l'impresa compiuta, in quanto « à volato che pareva un uccello »<sup>78</sup>. Com'è noto è in una certa misura arbitrario parlare di tempi medi di percorrenza per la navigazione medievale. Tuttavia, più di un viaggio normale, senza accidenti, da Maiorca a Porto Pisano poteva essere compiuto in tre-quattro giorni, e sette giorni è il tempo che rileviamo per il viaggio Tunisi-Porto Pisano.

Tornando ai dati relativi ai rischi di mare e in particolare alla pirateria, aggiungiamo che nel 1400 le navi cariche di pellegrini sembrano aver attirato in modo speciale l'attenzione dei pirati. Nell'aprile 1400 una nave marsigliese venne attaccata e furono uccisi tutti i suoi passeggeri, salvandosi solo due marinai che raccontarono il fatto. Ecco la segnalazione dell'accaduto trasmessa da Livorno a Pisa: « Questa mattina è qui giunto uno marinaio, viene da Civitavecchia; partì oggi fa 8 dì e chonta presso a Civitavecchia fu presa la nave d'Antonio Masalieri di Marsilia dala ghalea e ghaleotta di Lipari, e anogli menati a Ghaeta. Detta nave era carica di pelegrini di Marsilia andavano a Roma, e avea botti 80 di vino e no n'è champato se no' due marinai si gitono in mare di note »<sup>79</sup>.

Il giorno dopo una galea ed una galeotta di pirati saraceni catturarono

---

<sup>76</sup> Cfr. F. MELIS, *Industria* cit., p. 21.

<sup>77</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Firenze-Maiorca, n. 687, 17 ottobre 1395.

<sup>78</sup> Cfr. F. MELIS, *Industria* cit., p. 49.

<sup>79</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 527, 1 maggio 1400, dalla comp. Giovanni di Antonio e Ibo di Tommaso.

una nave genovese, ma l'equipaggio e i passeggeri riuscirono a scampare all'agguato: « tenuto per fino a questa mattina, a dì primo magio, è venuto uno schifo di Riviera, che andava a Roma charicho di romei; e fu sopra a San Vinciente [San Vincenzo] e chonta chome una ghalea e una ghaleotta di mori aveva preso in del canale di Piombino una barcha di ghenovesi charicha di romei ed avevano chombattuto una barcha di chorsi e feriti tre omini e feula dare in terra e schampono le persone a gran faticha. Dio levi loro dinanti tutti li cristiani »<sup>80</sup>.

Contro i pirati ed eventuali nemici il comune di Pisa istituì un sistema di segnalazioni fatte dalle spiagge ad uso delle navi. Il sistema ci è illustrato da un documento del XIV secolo: « Questi sono li ordini facti et statuti per buona guardia di naviganti... e ciascuno sia ben avisato »<sup>81</sup>. In particolare, « in primo cominci a dare li segni lo chastelano della Roccha di Giglio et di fare di nocte fuoco e di giorno fummo, quando aparisse alcuna galea o legno armato. Il senno de' fare alla rocca di Castiglione della Pescaia; et lo castellano de' stare avveduto la sera per lo fuoco et lo dì per lo fummo... se' segni venissero di verso Piombino o dall'Elba ». Altri luoghi di vigilanza lungo la costa sono poi elencati: San Vincenzo, Vada e Castiglioncello. Il castellano di questa ultima località « de' rispondere et far segno a Montenero, avvi stare due guardie; dèlle pagare lo piviere del Porto et Livorna; Montenero de' rispondere et far segno alla torre del Molo di Livorna. La torre del Molo di Livorno de' rispondere et far segno alla torre di foce d'Arno di rispondere et far segno alla torre de' Signori Antiani di Pisa. L'isule denno guardare l'Elba Capraia et Gorgona et rispondere a' segni di terra ferma, et così quelli di terra ferma denno rispondere a' loro segni »<sup>82</sup>.

Nel tardo Medioevo si praticava ormai correntemente la navigazione invernale, anche se ciò comportava la possibilità di deviazioni dalle rotte o di soste portuali più lunghe per ragioni metereologiche. Dall'addensamento delle informazioni del carteggio appaiono queste ripartizioni mensili delle missive contenenti informazioni sulle navi in viaggio<sup>83</sup>, date in ordine decrescente:

---

<sup>80</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 527, 1 maggio 1400, dalla comp. Giovanni di Antonio e Ibo di Tommaso.

<sup>81</sup> Cfr. P. Vigo, *Le segnalazioni nel Medioevo nei luoghi del capitanato di Livorno. Miscelanea di Storia e di Erudizione Livornese*, a. I, 1° luglio 1910, fasc. I, Livorno 1911, pp. 12-14.

<sup>82</sup> *Ibidem*, p. 14.

<sup>83</sup> Naturalmente occorre tener conto della differenza tra il nostro calendario e quello pregregoriano.

marzo 320, aprile 310, luglio 291, ottobre 288, dicembre 249, agosto 244, maggio 237, novembre e settembre 232, gennaio 210, febbraio 199<sup>84</sup>. Questi dati, pur per così dire indiretti, sembrano confermare che i ritmi stagionali erano legati più che altro alle esigenze della domanda e dell'offerta.

Altrettanto abituale appare nelle nostre lettere la pratica della navigazione notturna: « ... questa notte passata è di qua partita la nave d'Antonio Grasso », « ... questa notte passata è di qua partita la nave di Piero inGhanga »<sup>85</sup>; e, ancora, «La notte passata è di qua partita la nave Santa Maria », « Entrò stanotte in porto una nave di Trapani », « La notte passata è qui giunta in Porto Pisano la nave... », « Questa notte passata è di qua partita la nave di Lapaccio », « Siate avisati chome questa notte à fatto vela la nave... », « La notte passata è qui partita la trita d'Antonio Barzalona »<sup>86</sup>.

#### 6. In porto: partenze, arrivi e operazioni di carico e scarico

Le navi che gettavano l'ancora nel Porto Pisano erano sottoposte alle norme raccolte nel Breve dell'Ordine del Mare del 1323, rivisto nel 1330 e nel 1337. Un ufficiale, che aveva l'obbligo della residenza a Livorno, sovrintendeva alle operazioni, curava l'aggiornamento dei ruoli degli addetti al facchinaggio (i *bastogi*), stabiliva il numero delle barche occorrenti al trasbordo delle merci, applicava sanzioni ai barcaioli indisciplinati e agli armatori che non rispettavano le tariffe. Sulle tasse di ancoraggio si faceva affidamento per far fronte, almeno in parte, alle onerose spese della manutenzione del sistema

---

<sup>84</sup> Cfr. P. COPPEDÈ, *Un'ampia indagine della situazione, condizione e movimento di Porto Pisano attorno all'anno 1400*, tesi di laurea, Firenze, a.a. 1968-69, rel. F. MELIS.

<sup>85</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 19 novembre 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 30 novembre 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini. Si noti che siamo in novembre.

<sup>86</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa. n. 522, 11 luglio 1388, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 14 settembre 1388, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 30 settembre 1388, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. di Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 24 settembre 1388, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 523, 18 settembre 1388, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a Francesco di Marco Datini.

portuale. Il confronto tra due provvisioni, una del settembre 1372 ed una del dicembre dello stesso anno, ci mostra l'improvviso triplicamento delle stesse proprio con la motivazione della necessità di opere di riparazione<sup>87</sup>.

Le navi *alla colla*, nei surgitori, cioè nei punti di ancoraggio, venivano poi avvicinate da barche o piatte o piccoli legni, per essere scaricate di tutto il carico o alleggerite di una parte di esso per poter entrare nel porto « tra le due torri ». Analogamente si procedeva per il carico. Le annotazioni relative sono di questo tipo: « ... tutta la roba si charichò in detta nave, portò una barca di Livorno, e fu fattura di mercanti... »<sup>88</sup>.

La compagnia livornese utilizzata da quella datiniana di Pisa si occupava delle operazioni di scarico delle merci e del loro fondacaggio nei vari magazzini sparsi in Livorno. Quando alla fine la merce era giunta a Pisa, la prima presentava i conti delle spese alla seconda, con note del tipo: « conto da voi a noi, dovete dare... », o « Per nostra provvisione, fondachaggio e barche e bastagi ».

Le lettere consentono di seguire, appunto, le merci anche nella fase di trasporto a Pisa, via mare (« questa mattina è di qua partita la nave di Sisto Grillo... d'in sulla quale abbiamo avuto ongni vostra roba, e viene per mare in sulla barcha »), o via terra, su carri (« per Bogunta di Pasquino, charadore, abbiamo questa mattina ricevuto... »)<sup>89</sup>.

I tempi delle operazioni di scarico e carico appaiono non di rado relativamente lunghi, anche superiori ad una settimana, come questo caso in cui dopo otto giorni le operazioni addirittura non erano ancora cominciate: « non mi pare si debba spacciare di questi 8 dì perché anchora non à chominciato a scharicare »<sup>90</sup>.

Quando la nave era arrivata in porto, lo scrivano di bordo ed il patrono scendevano a terra ed era a Livorno che si recavano per mettere a punto le operazioni di scarico. « Questa mattina è giunta di qua della Meloria di Pietro

---

<sup>87</sup> ASPi, Com., div. A, reg. 197, cc. 126 v.-127 v., e cc. 127 v.-128 v.

<sup>88</sup> ASP, A. *Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 18 giugno 1383 dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>89</sup> ASP, A. *Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 15 agosto 1383, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini. ASP, A. *Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 10 settembre 1383, dalla comp. di Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>90</sup> *Ibidem*.

Schorsuto di Saona, va a Messina e in Chattania, siate avisato; il padrone vi è chostà »<sup>91</sup>.

La compagnia livornese si occupava, come si è accennato, anche del magazzino provvisorio a Livorno. Ecco un esempio: « ... facciamo subito tutto mettere in terra, e costarono che tanti non sogliono di barchaggio; tutto facciamo per lo meglio perché non chorano rischio... la detta roba abbiamo messa in luogo salvo... »<sup>92</sup>.

In caso di trasporto a Pisa via mare (la via prevalente) il corrispondente livornese avvisava la compagnia pisana tramite un suo uomo che stava a Bocca d'Arno per seguire il movimento delle piatte: « il dicie poi a voi altri merchantanti dei vari passaggi »<sup>93</sup>. Le comunicazioni tra Livorno e Pisa non si interrompevano neppure di notte: « questa sera al tardi ricevemmo vostra lettera per la vacchetta di Giovanni... »<sup>94</sup>.

Ogni tanto, la compagnia livornese corrispondente sentiva il bisogno di rassicurare sul proprio impegno la compagnia datiniana: seguirà, viene scritto, le operazioni con « quella solitudine c'avremo si possa e come gli altri merchantanti sempre sarete serviti da noi »<sup>95</sup>.

Anche le operazioni di caricamento erano delicate e complesse. Un bel'esempio ci è dato da questa lettera del 26 luglio 1385: « Noi siamo stati questa mattina a la nave di Berlinghieri Donati, e grande fatica ci è stata, che tutta la nave abbiamo auto a distivare... il meglio abbiamo potuto e abbiamo dato di beverage a quelli ci ano aiutato grossi 4 e grossi 2 chostò una barcha ci portò a nave... »<sup>96</sup>.

In alcuni casi il padrone preferiva recarsi direttamente a Pisa: « il padrone isceso al porto... senza venire qua a Livorno ed è chostà venuto » perché

---

<sup>91</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 16 luglio 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>92</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 3 agosto 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>93</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 19 febbraio 1386, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>94</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 15 giugno 1384, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>95</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 21 gennaio 1386, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

<sup>96</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 26 luglio 1385, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.

« cercano chosta' loro nolo... e quanto di chosta' sono spacciati se ne vengono chon le cose fatte »<sup>97</sup>.

Ciò accadeva quando più impellenti si facevano sentire le esigenze commerciali. Perché non dobbiamo dimenticare che la piazza mercantile esclusiva restava Pisa città, dove risiedevano i mercanti e venivano conclusi gli affari.

---

<sup>97</sup> ASP, *A. Dat.*, let. Livorno-Pisa, n. 522, 20 settembre 1386, dalla comp. Niccolò del Maestro Pellièr a comp. Francesco di Marco Datini.