

LE VIE DI COMUNICAZIONE TRA I PAESI DEL MEDITERRANEO E I PAESI DELL'ATLANTICO NEL MEDIO EVO

- *problemi e ipotesi* -

I paesi rivieraschi dell'oceano Atlantico costituivano nell'Antichità la frangia della terra abitata e tali sono restati nel Medio Evo. Benchè la loro popolazione e la loro importanza relativa nel mondo siano cresciute dopo la caduta dell'Impero romano d'Occidente, il Mediterraneo — attorno al quale sono raggruppati i centri politici e religiosi della Cristianità: Roma, Costantinopoli, Gerusalemme — rimane il polo comune di attrazione degli Occidentali.

Dai paesi atlantici proveniva tuttavia a quelli mediterranei lo stagno delle isole Cassiteridi, materia prima essenziale dopo l'età del bronzo. La progressiva estensione, d'altra parte, della civiltà romana a queste contrade ne aveva condotto a poco a poco le popolazioni a desiderare le spezie, i tessuti preziosi, i gioielli e le reliquie provenienti dall'Oriente mediterraneo. E l'organizzazione unitaria del mondo ad opera degli imperatori romani, poi la diffusione del Cristianesimo, avevano determinato un più fitto scambio di amministratori, di soldati, di retori e di pellegrini tra le rive dell'oceano, Roma e i luoghi santi.

Senza dubbio, uomini e mercanzie utilizzavano, almeno in parte, la grande via sud-nord aperta dalla natura dal Mediterraneo al mare del Nord per le valli del Rodano e della Saône e le pianure della Champagne. Ma v'erano anche vie più occidentali, che congiungevano in modo più diretto i paesi atlantici ai mediterranei.

Così come la scienza non ha ancora dedicato al commercio e alla navigazione dell'Atlantico nel Medio Evo ¹ un'opera dell'im-

1 Il GODECHOT, in un'opera recente, fa cominciare l'*Histoire de l'Atlantique* (Paris 1948) dal momento stesso in cui, le scoperte trasformando questo oceano in Mediterraneo, esso assume una posizione centrale nel mondo.

portanza di quelle dello Heyde e dello Schaubé sul commercio del Mediterraneo in questo periodo, alcun lavoro comparabile anche lontanamente alla magistrale opera dello Schulte su i transiti alpini ² si è rivolto al problema delle relazioni e delle vie di comunicazione tra i paesi del Mediterraneo e quelli dell'Atlantico nel Medio Evo.

E' per questo che, insegnando, dopo Louis Halphen, in quella grande università atlantica francese, ch'è l'Università di Bordeaux, m'è parso utile d'indicare qui le direttive principali delle ricerche in materia, quali m'è occorso di rilevare durante i miei lavori.

I - LA VIA MARITTIMA: IL PERIPLO DELLA PENISOLA IBERICA

Il periplo della penisola iberica, realizzato già dal cartaginese Annone 500 anni circa avanti Cristo, poi da Pitea di Marsiglia verso il 325 a. Cr., è stato praticato irregolarmente, senza che gli scali ne fossero conosciuti, durante l'età romana e l'alto Medio Evo: i vasi greci e le statue trovate nelle città romane del Portogallo, la leggenda di san Giacomo, il cui corpo sarebbe stato trasportato per mare da Gerusalemme a Iria, quella di Zaccheo venuto su un fragile schifo dalla Palestina al Médoc avanti d'essere venerato nel Sud-Ovest sotto il nome di sant'Amadoro, le navigazioni dei Normanni e il loro vario penetrare nel Mediterraneo, ne costituiscono la prova. Non diversamente, i vascelli musulmani trascorrevano costantemente da un mare all'altro quando la penisola pressochè intera e l'Africa del Nord erano sottomesse all'Islām.

Ma l'intensificarsi del passaggio marittimo dal Nord al Mediterraneo data dalle Crociate. Inversamente, è in occasione delle lotte contro i musulmani della penisola che carpentieri e marinai dei grandi porti italiani del Tirreno, Genova e Pisa, penetrano nell'Oceano ove recano il loro aiuto all'arcivescovo di Compostella, Diego Gelmirez, poi ai re di Castiglia. ³ E' solo nel XIII secolo e sopra tutto dopo la riconquista cristiana di Cartagena (1245) e di Siviglia

² A. SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels u. Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien*, Leipzig 1900.

³ *Historia Compostelana*, in FLOREZ, *España Sagrada*, t. XX.

(1248) che una corrente regolare di navigazione commerciale si stabilisce da un mare all'altro: i bei lavori della Doehaerd hanno mostrato come, a partire dal 1277, le galere genovesi raggiunsero ogni anno l'Inghilterra e la Fiandra; ⁴ dopo il 1314 le galere veneziane fanno lo stesso. ⁵

Epperò, di questa navigazione al di là di Lisbona, non sappiamo nulla: quando, tra il XIII e il XV secolo, vediamo tali navi toccare quasi tutti i grandi porti mediterranei avanti Siviglia, Cadice e Lisbona, noi ignoriamo se facessero scalo e in quali porti tra Le Ferrol e Bristol o Southampton. Qualche erudito afferma che una tal parte del viaggio si facesse senza scalo. ⁶ Ma siffatta opinione sembra poco compatibile con le dure condizioni nautiche del golfo di Guascogna e con la lunghezza del tragitto dal capo Ortegal all'isola di Wight: come ammettere che vascelli adusati il più spesso al cabotaggio mediterraneo potessero intraprendere con ardimento, una volta nell'Atlantico, uno degli itinerari più difficili del mondo? Come credere che, se seguivano le coste, non s'arrestassero in determinati porti? Bisogna, senza dubbio, distinguere periodo da periodo: la leggenda dell'arrivo per mare della testa del Battista a Angoulins, al sud di La Rochelle, il frequente ricordo di questo porto nei documenti portoghesi, ⁷ la presenza qui nel 1232 d'un vascello del genovese Gherardo Pessagno ⁸ e la precisione con cui sono rilevate le coste atlantiche della Francia sul portolano del genovese Pietro Vesconte (1311), fanno ritenere che almeno fino al XVI secolo uno scalo dovesse effettuarsi sulla costa francese e probabilmente proprio a La Rochelle. ⁹ La totale sparizione degli archivi

⁴ R. DOEHAERD, *Les galères génoises dans la Manche et la mer du Nord à la fin du XIIIe et au début du XIVe siècle*, nel « Bulletin de l'Inst. hist. belge de Rome », 1938, fasc. XIX.

⁵ A. SCHAUBE, *Die Anfänge der venetianischen Galeerenfahrt nach der Nordsee*, in « Historische Zeitschrift », t. CI, 1908, pp. 28-29.

⁶ J. SOTTAS, *Les messageries maritimes de Venise au XVe siècle*, Paris 1936, p. 127.

⁷ Visconde DE SANTAREM, *Quadro elementar das relaçoës politicas e diplomaticas de Portugal com as diversas potencias do mundo desde o principio da Monarchia portuguesa até aos nossos dias*, Paris 1843, t. III, pp. 12, 13, 17, 18.

⁸ A. SCHAUBE, *Handelsgesch. d. roman. Völker d. Mittelmeergebiets bis z. Ende d. Kreuzzüge*, München 1906, p. 400.

⁹ R. LOPEZ, *Genova marinara nel Dugento: Benedetto Zaccaria, ammiraglio e mercante*, Messina 1933, p. 175.

roccellesi lascia il problema in sospeso; la soluzione potrà verosimilmente venire da ricerche sistematiche negli archivi di Lisbona e di Porto, in quelli delle città cantabre e in quelli dei porti brétoni. Già i testi riguardanti la navigazione dei pellegrini inglesi verso Compostella alla fine del Medio Evo, cui si riferiscono tanto il Vazquez de Parga quanto il Lacarra, suggeriscono l'idea che alcuni non facessero scalo affatto mentre altri s'arrestassero in porti intermedi che non sono nominati.¹⁰ In attesa di nuove scoperte, sembra saggio attenersi all'opinione della Carus-Wilson che gli itinerari marittimi e gli scali dei navigli nell'Atlantico, ancora nel XV secolo, sono assai incerti.¹¹

2 - LA VIA TRANSCONTINENTALE: IL PASSAGGIO PER L'ISTMO AQUITANO

La natura apre, tra il Massiccio centrale e i Pirenei, con la vallata dell'Aude, la piana del Naurouze e la valle della Garonne, una via di comunicazione altrettanto agevole tra il Mediterraneo e l'Atlantico che il corridoio del Rodano tra il Mediterraneo e i paesi del mare del Nord. Questa via, conosciuta già da Strabone,¹² è stata largamente utilizzata dall'età romana.¹³ Conviene nondimeno notare che la Garonna era forse meno percorsa che gli altri fiumi francesi, non risultando ch'essa avesse, al contrario degli altri, una corporazione di battellieri: occorre giungere al XVI secolo per trovarne una. D'altra parte, le più frequentate tra le vie romane non seguivano costantemente il fiume, le cui piene rovinavano la carreggiata posta su stretti terrapieni: esse tagliavano più o meno profondamente la Guascogna, da Bazas a Tolosa per Eauze e Auch o da Agen a Tolosa per Lectoure.¹⁴ In senso inverso, la sezione Tolosa-Carcassona-Narbona, passaggio ob-

10 L. VAZQUEZ DE PARGA, J. M. LACARRA, J. URÍA, *Les Peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid 1948-49, t. III, pp. 122-29.

11 E. CARUS-WILSON, *The overseas Trade of Bristol in the Later Middle Ages*, Bristol, Record Society, vol. VII, in nota sulla carta f.t.

12 STRABONE, IV, 1, 14 e IV, 2, 1.

13 M. CHARLESWORTH, *Les routes dans le monde romain*, trad. Grimal, Paris 1938, p. 190.

14 Secondo la *Tabula Peutingeriana*; cfr. A. GRENIER, *Les voies romaines*, t. IV del *Manuel d'Archéologie gallo-romaine* del DÉCHELETTE. V. altresì l'*Itinerarium burdigalense*, ed. Geyer, *Itinera Hierosolymitana*, pp. 3-4.

bligato tra due catene montagnose, era praticata da tutti i viaggiatori.

Nel Medio Evo, le comunicazioni tra Bordeaux e la costa mediterranea sono preferenzialmente affidate alla navigabilità della Garonna a valle di Tolosa, a quella dell'Aude a valle di Carcassona ed alla via della vallata. I pedaggi si moltiplicano su i fiumi e sulla strada e le grandi famiglie del Mezzogiorno se ne disputano i fruttuosi introiti. Ma l'attento esame delle merci che transitano per quei pedaggi rivela il trattarsi anzi tutto di prodotti dell'alta Aquitania o dei Pirenei superiori: vini, guado, cereali, marmi, legname per Bordeaux e l'Inghilterra, e di altri, d'importazione oceanica (sale, pesce, lana) o mediterranea (spezie, per l'alta Aquitania); raro è incontrare merci che transitino dall'uno all'altro mare. Non s'incontra importazione di spezie, di seta o di prodotti di lusso destinati al re d'Inghilterra che nei pochi periodi in cui Enrico III o Edoardo I si trovano a Bordeaux o nel Bordelese: e ignoriamo seguendo quale via siano venuti da Montpellier tali prodotti di scarso tonnello che tutti gli autori ricordano a gara.¹⁵ Non si tratterebbe dunque più, in tal caso, di transito. Il passaggio da un mare all'altro non è attestato nel XIII secolo che per lo stagno e da un unico testo, quello del geografo arabo Abulfeda, che non era certo un testimone oculare,¹⁶ e, nel secolo successivo, in modo sicuro, per il pesce salato di cui grandi quantitativi erano spediti ogni anno, in occasione della Quaresima, da Bordeaux ad Avignone, ove risiedeva la corte papale.¹⁷

Per stupefacente che possa apparire una simile conclusione, bisogna pur constatare il non esservi stato, nel Medio Evo, un gran commercio di transito, per la valle della Garonna, tra i paesi atlantici e quelli mediterranei.

I manuali del perfetto mercante compilati da uomini d'affari italiani del Tre e Quattrocento — Pegolotti, Chiarini, Giovanni da Uzzano — che rafforzano queste conclusioni non ricordano mai

¹⁵ *Rôles Gascons*, nn. 71 e 200. Cfr. Th. MALVEZIN, *Histoire du commerce de Bordeaux*, ivi 1892, t. I, p. 296; F. MARSH, *English Rule in Gascony (1199-1259)*, Ann Arbor (Michigan) 1910, pp. 70-71.

¹⁶ Cit. da G. EAST, *Géographie historique de l'Europe*, Paris 1939, p. 279.

¹⁷ *Die Ausgaben der apostol. Kammer (1316-78)*, ed. K. H. Schäfer, Paderborn 1911-37, *passim*.

Bordeaux, ma fanno invece ritenere piuttosto che altre vie fossero seguite. ¹⁸

Il Pegolotti si limita a indicare che il trasporto delle lane inglesi in Italia può effettuarsi per Libourne, ove le lane sono sbarcate e da cui raggiungono Montpellier per strada. ¹⁹ Si trattava, probabilmente, della via parallela alla Dordogna, che, passando per Bergerac, raggiungeva Lalinde, ove ritrovava la grande via romana da Saintes a Cahors per Périgueux, di cui i carrettieri si avvalevano successivamente. Da Cahors si poteva raggiungere il Mediterraneo sia per Tolosa e il Naurouze, sia per la strada che, dopo Rodez, superava le Cévennes e riguadagnava per Lodève, presso Agde, la gran via costiera del Narbonese. Ma è poco probabile che quest'ultimo itinerario, così accidentato, fosse assai seguito.

D'altra parte, il Pegolotti indica come normale l'itinerario stradale La Rochelle-Nîmes, che si compiva comunemente in diciassette giornate e per cui transitavano lane e spezie. ²⁰ Egli sembra sottolineare così l'esistenza d'una via di comunicazione, il cui tracciato ci appare sicuro da La Rochelle a Cahors per Angoulins, Taillebourg, Saintes, Périgueux, Lalinde e senza dubbio Belvès, corrispondente a quello dell'antica strada romana, che seguiva la sponda degli altopiani calcarici che delimitano a sud-ovest le antiche terre del Massiccio centrale. Vidal de La Blache ha, da tempo, sottolineato l'importanza di questa sponda calcarica per la costruzione di grandi chiese e di potenti castelli fortificati, ²¹ il Rey ha mostrato come la strada che la seguiva aveva probabilmente permesso la penetrazione e la diffusione, in un paese predisposto dalla natura del suo sottosuolo ad accoglierli e ad impiegarli, dei procedimenti a volta e a cupole importati da Costantinopoli. ²² Le merci, come gli uomini e le idee, circolavano su que-

¹⁸ Francesco di Balduccio PEGOLOTTI, *Pratica della mercatura*, ed. Evans, Cambridge Mass. 1939; G. CHIARINI, *El libro de mercatantie usanze de' paesi*, ed. Borlandi, Torino 1936; Giovanni da UZZANO, *Pratica della mercatura*, in PAGNINI, *Della decima e di altre gravanze*, Libona-Lucca 1766, t. IV.

¹⁹ PEGOLOTTI, ed. cit., pp. 257-68.

²⁰ PEGOLOTTI, ed. cit., pp. 269-70.

²¹ VIDAL DE LA BLACHE, *Tableau de la géographie de la France* (t. I dell'*Histoire de France* del LAVISSE), Paris 1903, p. 367.

²² R. REY, *La cathédral de Cahors et les origines de l'architecture à coupoles d'Aquitaine*, pp. 156-58.

sta strada che presenta, dal XII secolo, il vantaggio di restare, per l'intero suo percorso, su territorio del re di Francia.

I due itinerari indicati dal Pegolotti sembrano passare entrambi per Cahors. L'insieme delle considerazioni che precedono, suggerite dai testi, la carta delle vie romane e i risultati dell'archeologia, attraggono così di nuovo l'attenzione su Cahors. Si è molto discusso sul significato del termine 'Caorsino': ²³ se esso è stato usato come accezione generica alla fine del XIII e nel XIV secolo e serviva a indicare gli usurai, non è tuttavia meno verosimile che esso abbia assunto tale significato proprio perchè gli uomini d'affari di Cahors erano conosciuti e reputati in buona parte dell'Occidente. Ora, noi siamo sicuri ch'essi non erano soltanto degli usurai: sono uomini d'affari di Cahors che hanno finanziato la spedizione di Simone di Montfort contro gli Albigesi al principio del XIII secolo; ²⁴ uomini d'affari di Cahors frequentano per tutto il secolo le fiere di Champagne; ²⁵ ed essi sono allora assai numerosi in Inghilterra. ²⁶ Senza dubbio, come era il caso degli uomini d'affari italiani loro rivali, ²⁷ è perchè servivano il re d'Inghilterra che furono tratti ad un ruolo attivo nel ducato d'Aquitania: alcuni di essi appaltano la riscossione della dogana grande di Bordeaux a varie riprese nella seconda metà del XIII secolo; ²⁸ ma può darsi che siffatta attività nella capitale dell'Aquitania non fosse che uno degli aspetti dell'estensione degli affari dei Caorsini sulle rive dell'Atlantico: un Pietro di Cahors, borghese di La Rochelle, era, nel 1267, interessato al conio della moneta del Poitou. ²⁹ E, nel Trecento, troviamo il più grande numero di Caorsini

23 Cfr. per ultimo F. ARENS, *Grundsätzliches zur Problematik der 'Kawerschen' (Caorsini)*, in «Vierteljahrschrift f. Soz. - u. Wirtschaftsgesch.», XXV, 1932, p. 251-66.

24 *Catologue des Actes de Simon de Montfort*, ed. A. Molinier, nn. 49 e 55, in «Bibl. de l'Éc. des Chartes», t. XXXIV (1873), pp. 460-62.

25 M. CHAPIN-LANE, *Les villes de foires de Champagne*, Paris 1937, pp. 120, 121 e 156; F. BOURQUELOT, *Étude sur les foires de Champagne*, Paris 1865, 2ª parte, pp. 149-52.

26 P. WOLFF, *Le problème des Cahorsins*, in «Annales du Midi», LXII, 1950, pp. 229-39.

27 Y. RENOARD, *Le rôle des hommes d'affaires italiens à Bordeaux*, in *Studi in on. di G. Luzzatto*, Milano 1950, I, pp. 47-55 [e nelle precedenti pagine di questa raccolta].

29 Public Record Office, C. 47-25-1, n. 2; *Calendars of Patent Rolls 1266-72*, p. 24 (1266) e p. 463 (1270); *Gascon Calendar of 1322*, ed. Cuttino, nn. 758 e 799.

ni installati proprio a La Rochelle, all'estremità atlantica della via commerciale che passa per la loro città: essi assicurano, in particolare, il trasferimento ad Avignone dei fondi apostolici provenienti dal Portogallo grazie ai mercanti roccellesi.³⁰ Tali operazioni di trasferimento non potevano farsi senza la contropartita fornita da una corrente di scambi regolare e costante. E' proprio un simile trasferimento delle rendite apostoliche portoghesi da Lisbona ad Avignone, tra 1348 e 1361, da parte di uomini d'affari roccellesi e caorsini, a far pensare che una corrente di transito di merci abbastanza stabile utilizzava tra il Mediterraneo e l'Atlantico questi itinerari settentrionali alla cui cerniera si trovava Cahors. Questa città doveva presentare, sopra tutto nel XIII secolo, in cui banchieri lombardi prestavano al vescovo e occupavano la maggior parte delle case che fiancheggiavano piazza del Cambio,³¹ il carattere di vera piazza commerciale: quel carattere che le è stato così spesso negato. Il non menzionarla affatto il Pegolotti potrebbe provare che tale sua funzione declinava ormai nel XIV secolo.

3 - VIE COMPLEMENTARI: LE VIE SUBPIRENEE

Vie apparentemente meno importanti passavano ai piedi dei Pirenei, tanto a nord come a sud.

Quella del nord seguiva la vecchia via romana da Tolosa a Saint-Bertrand-de-Comminges e di là a Dax e a Baiona attraverso il Béarn. Essa ha sopra tutto servito, sembrerebbe, ai rapporti della regione tolosana con i paesi dell'Atlantico e all'esportazione del guado del Lauraguais in Inghilterra per Baiona. Seguiva le mulattiere del Bearnese. Non pare sia stata utilizzata per le merci in transito da un mare all'altro, chè allungava il tragitto, in confronto a quello marittimo, da trecento a cinquecento chilometri, rispetto agli itinerari precedenti.

Quella del sud risaliva dopo la regione di Barcellona la val-

29 BOURQUELOT, *Étude sur les foires de Champagne*, cit., p. 149.

30 Y. RENOUEAU, *Les relations des Papes d'Avignon et des compagnies commerciales et bancaires de 1316 à 1378*, Paris 1942, pp. 243-45. La famiglia Boudré che dette almeno un sindaco a La Rochelle nel 1370 era caorsina d'origine e aveva sempre una sua branca a Cahors.

31 BOURQUELOT, op. cit., p. 153.

le dell'Ebro e superava quindi i monti Cantabrici per raggiungere i porti della costa basca e asturiana. Il passaggio di genti mediterranee vi è attestato dal XII secolo: nel 1166, un diploma di Sancho VI, re di Navarra, menziona la possibilità per i Genovesi di attraversare le sue terre.³² Sembra possibile pensare che alcuni fra i Genovesi ed i Pisani che avevano costruito la flotta dell'arcivescovo di Compostella, Diego Gelmirez, siano giunti in Galizia per tal via.³³ Era certamente quella che seguivano i prelati iberici per recarsi a Roma. Nel XIII secolo, una forte colonia della Linguadoca, installata a Burgos, pare restare in rapporti con la parte orientale del paese d'origine per questa stessa via.³⁴ Ed è probabile sia stato per l'interno che, quando la conquista di Valenza ebbe dato al regno di Castiglia due affacci sul mare, il nome e l'istituto dell'ammiraglio, capo della flotta, siano passati dal Mediterraneo, ove la funzione era sorta, nella Sicilia musulmana, a profitto dell'emiro degli emiri, all'Atlantico, ove appaiono nel fuero di San Sebastiano nel 1150.³⁵ Ma non sono riuscito ancora a rilevare alcun transito di merci dall'Atlantico al Mediterraneo per questa via obliqua e accidentata, dalle tappe mal definite. Essa meriterebbe in ogni caso, non fosse che per il suo ruolo nella storia della cultura e della civiltà, di essere particolarmente studiata.

Resta dunque molto da fare per conoscere queste relazioni tra i paesi del Mediterraneo e quelli dell'Atlantico nel Medio Evo. I fondi archivistici sono ricchi, sopra tutto nella penisola iberica: essi sono stati fin qui poco sfruttati. Tanto più che l'oggetto della ricerca è del maggiore interesse: si tratta di sapere se gli uomini del Medio Evo preferivano in definitiva la via del mare, o le strade che recavano da mare a mare, di definire i quantitativi trasportati per tali diversi itinerari nei periodi che si succedono e di cercare di dare una spiegazione a questa scelta. E forse permetterebbe anche di comprender meglio l'apertura e il declino, se non i progetti di resurrezione, del canale dei Due Mari.

³² *Liber Jurium Republicae Genuensis*, in *Historiae Patriae Monumenta*, t. I, n. 250.

³³ Cfr. *Hist. Compostelana* e i vari testi citati da Ch. VERLINDEN, *The rise of spanish trade in Middle Ages*, nella «*Economic History Review*», 1940, p. 50.

³⁴ A. BALLESTEROS BERETTA, *San Fernando y el almirante Bonifaz*, Sevilla 1948, pp. 17-19.

³⁵ M. GOURON, *L'Amirauté de Guyenne*, Paris 1937, p. 89.