

I

LE «REPUBBLICHE MARINARE»

1. Bandiera della Marina militare italiana.

2. Bandiera della Marina mercantile italiana.

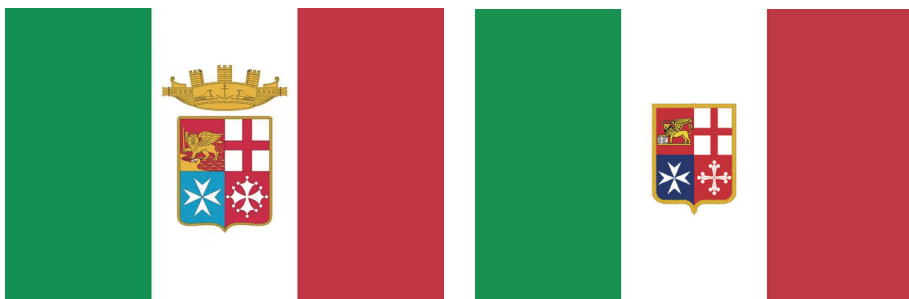
Nella bandiera navale italiana [figg. 1, 2] lo stemma, al centro del tricolore, è costituito dai quattro stemmi di Amalfi (croce bianca in campo azzurro), di Pisa (croce bianca in campo rosso), di Genova (croce rossa in campo bianco) e di Venezia (il leone alato d'oro in campo rosso), a segnare la grande tradizione marinara della nostra storia. E, infatti, dire «Repubbliche marinare», è avviare, per ognuno, la memoria, per quanto si è imparato tra i banchi della prima scuola, verso le avventurose imprese di commerci lontani, di battaglie contro i pirati saraceni, di colonie favolose di ricchezze [fig. 3].

Le nostre lezioni vorranno essere il tentativo di riordinare quelle impressioni (se i ricordi si sono fatti impressioni), di collocarle in un più preciso quadro, quadro di storia politica ed

economica, d'Italia e del Mediterraneo.

Città marinare più che repubbliche, si dovrebbe dire, per essere esatti, ché non ebbero regime repubblicano tutte, quelle città; ma certo le più celebri fra di esse. Forse gioca, per quel termine complessivo, non solo il fatto istituzionale, il tipo del regime delle maggiori, ma un giudizio che nel Risorgimento ebbe la sua origine ed il suo peso.

Penso alla monumentale *Storia delle Repubbliche italiane nel medioevo* dell'economista ginevrino Jean Charles Léonard Simonde de Sismondi [*Histoire des républiques italiennes du Moyen-âge*, prima ed. in 4 voll., Zurich 1807-1808; seconda ed. in 16 voll., Paris 1809-1818, ndc]. I suoi molti volumi [fig. 4] svolgono questa tesi: essere stata l'Italia grande quando la libertà



3. Copertina dell'album di figurine: *Repubbliche Marinare* (Serie *Storia d'Italia*), Milano, Casa Editrice Imperia, 1964.



fu il patrimonio più prezioso delle sue repubbliche; diventando queste invece principati, sotto regimi politici autoritari, l'Italia si sarebbe corrotta e immiserita.

Come i Comuni dunque significarono allora indipendenza dallo straniero (l'imperatore tedesco), le Repubbliche marinare significarono libertà, generatrice di fresche energie, di intraprendenza e di ricchezza.

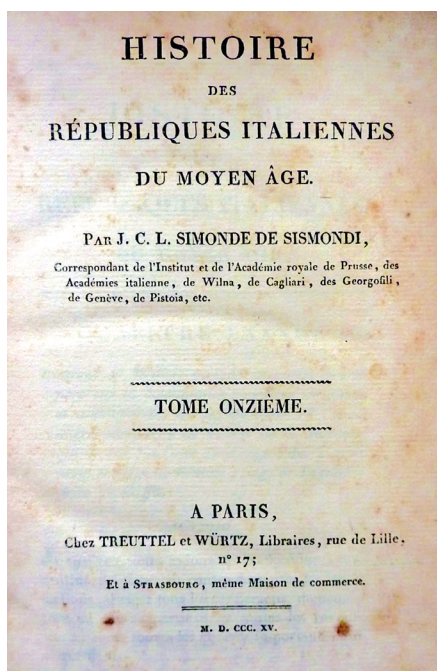
Cerchiamo ora, in pochi tratti, di spiegare perché l'Italia ebbe queste «repubbliche».

L'Impero romano si era spezzato nel 476 d. C. nei due imperi d'Occidente e di Oriente [l'Autore fa qui certamente riferimento in modo sintetico alla caduta dell'Impero d'Occidente e alla pressoché definitiva separazione dei regni c.d. romano-barbarici dall'impero d'Occidente, ndc]; le grandi immigrazioni barbariche, ora lente, ora pacifiche, ora impetuose come una valanga, avevano sconvolto i suoi territori, e l'economia ne era uscita trasformata e in parte paralizzata. Poi, dalla fine del

sec. VI [in realtà dal quarto decennio del sec. VII, ndc], nel Mediterraneo era piombata l'espansione islamica, che aveva travolto ogni romanità sulla costa africana, ed era passata in Spagna: ma finalmente l'attacco si era arrestato a Poitiers, bloccato dalla vittoria di Carlo Martello (732). E però l'Europa occidentale non ebbe più mare. I suoi centri furono tutti continentali e le coste divennero le sue frontiere, insidiate

4. Jean Charles Léonard Simonde de Sismondi, *Histoire des républiques italiennes du Moyen-âge*, seconda edizione, Paris 1809-1818. Frontespizio del vol. II°.

dagli Arabi, annidati nei loro rifugi, donde partivano per le scorrerie e le devastazioni, e insidiate a Nord e ad Ovest dai pirati normanni, non meno pericolosi. L'Europa occidentale sarebbe rimasta isolata dall'Oriente, se, coraggiosamente mediatrici, non ci fossero state le città marinare italiane. L'impero di Bisanzio possedeva ancora, della penisola, la parte meridionale, la Romagna, il Veneto. Ma la lontananza e la decadenza di questo impero aveva fatto sì che quei possesi, costretti a governarsi e sopra tutto a difendersi da soli, tra Longobardi e Franchi ed Arabi, si avviassero ad una autonomia di fatto se non di diritto. Le città costiere italiane dunque, costrette dalla natura del suolo, spesso subito montagnoso alle spalle, dalla potenza dei vicini signori che bloccavano ogni espansione territoriale, a dover vivere del mare e sul mare, profittarono anche della loro situazione di maggior vicinanza, nei confronti delle altre città dell'Europa occidentale, ai mercati del Mediterraneo orientale, in grado perciò, esse, di raggiungerli con minor rischio; dipendendo, di diritto, dall'Impero bizantino, avevano una situazione più



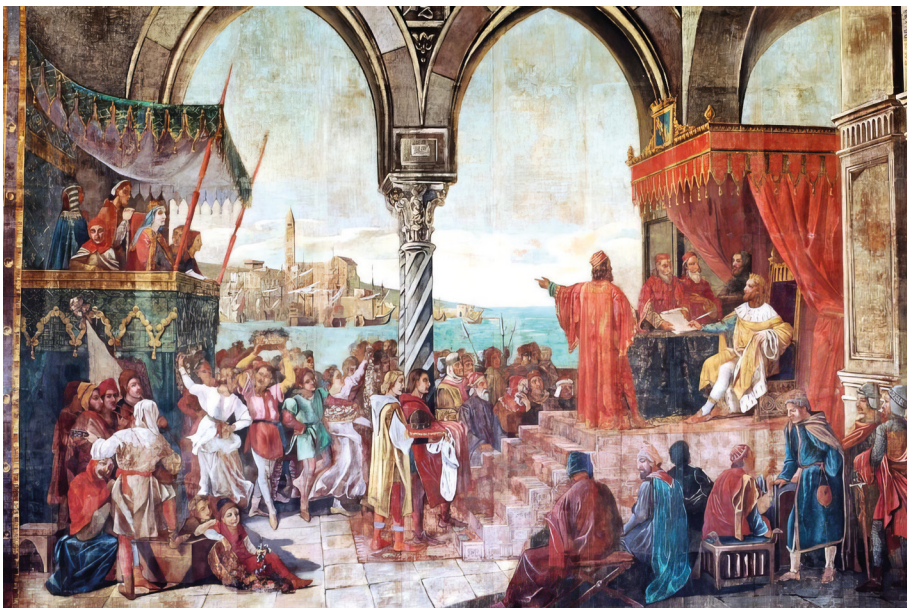
favorevole per entrare in privilegiati rapporti di commercio. Questo, detto molto in generale.

Bari, nonostante la sua orientalis-
sima posizione – l'ottimo fra i porti
della Puglia per i pellegrini che vole-
vano recarsi in Terrasanta – era stata
a lungo tormentata da guerre e da
frequenti cambiamenti di padrone:
i Longobardi provenienti dall'inter-
no, gli Arabi dalla Sicilia ne avevano
disputato il possesso ai Bizantini. Ma

5. Bari, complesso della basilica di San Nicola.
Cortile cosiddetto del Catapano.



6. Biagio Molinaro, *Promulgazione degli Statuti marittimi di Trani*. Sipario dipinto, 1863.
Trani, Aula magna della Scuola primaria
“De Amicis”.



7. *Pianta di Napoli nel secolo XI.*

Da Bartolommeo Capasso, *Topografia della città di Napoli al tempo del ducato*, Napoli 1892.



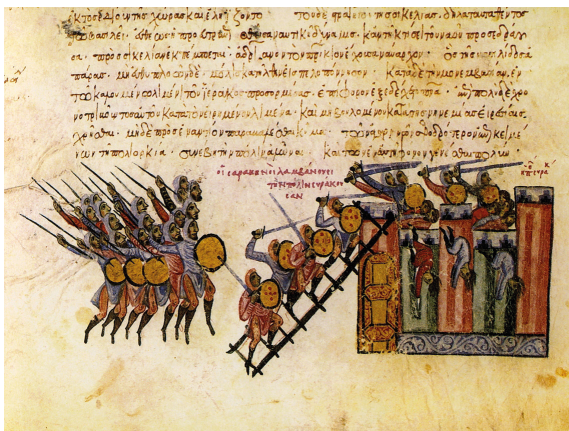
alla fine del X secolo, questi vi stabilirono con sicurezza il loro dominio, e allora la sua popolazione, retta dal greco «catapano» [fig. 5], il luogotenente imperiale, ma mista anch'essa assai di elementi greci, poté sviluppare lucrosi commerci con la metropoli.

Sulla stessa costa, abbastanza tardi acquistarono importanza ancora Brindisi, e Taranto [quest'ultima in realtà sulla costa ionica, ndc], e Trani, della quale ci

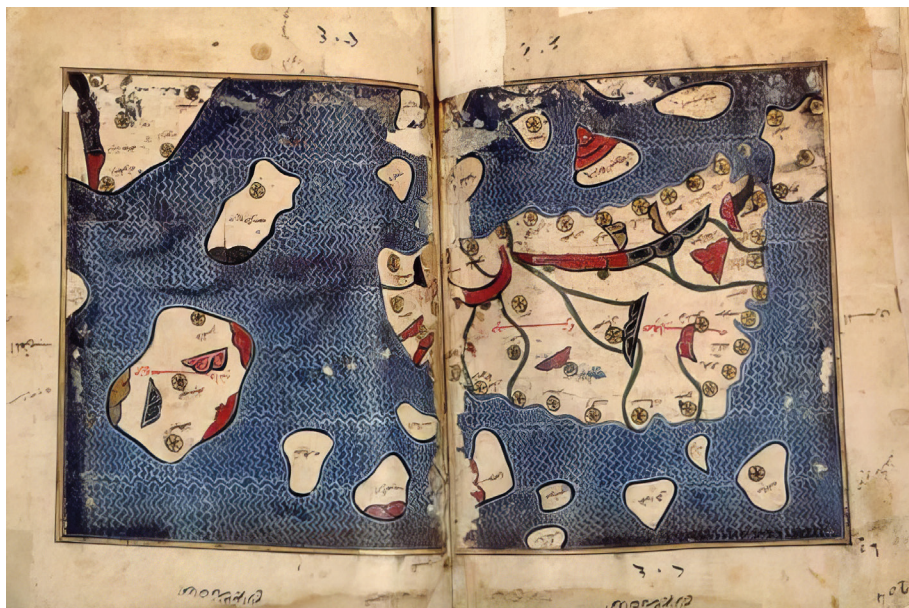
8. *Assedio di Messina da parte dei Saraceni.*

Da Joannes Skylitzes, *Synopsis Historion* (fine sec. XII). Madrid, Biblioteca Nacional de España, ms. Vit. 26-2, fol. 214r.

è giunto il codice marittimo del 1063 [fig. 6]. Ma sulla costa tirrenica, ben prima si erano imposte Salerno, anche se soggetta ai principi longobardi, e Napoli, Gaeta, Amalfi, soggette queste agli imperatori bizantini; di fatto non solo autonome, ma disposte, per garantirsi dalle incursioni dei Saraceni, a stringere talvolta con quelli alleanze protettive, e poi, con spregiudicato calcolo, alleanze offensive. Non a torto, l'imperatore carolingio Ludovico II accusava Napoli [fig. 7] di essere diventata una seconda Palermo (la capitale cioè della Sicilia in mano agli Arabi) [figg. 8-9], una succursale dell'Africa, offrendo ai Saraceni ripari sicuri ed armi



9. *Carta araba della Sicilia*, dalla *Tabula rogeriana* del geografo arabo Muhammad al-Idrīsī (1154). Parigi, Bibliothèque Nationale de France, ms. Arabe 2221 (1325), foll. 203v-204v (l'immagine del manoscritto è qui riprodotta capovolta, per restituire il corretto orientamento nord-sud).



e viveri, pur di poter dividere con essi il bottino.

Non dobbiamo meravigliarci di questo comportamento. Lo spirito di Crociata è sì una realtà storica, ma fiammeggia solo in alcuni momenti.

La storia dei rapporti tra cristiani e musulmani è ben più complessa. Solo la lontananza e l'approssimazione ci portano spesso a semplificare, e in tale semplificazione cristiani e musulmani diventano gli irriducibili avversari, sempre pronti a tagliarsi a fette, come nel teatro dei pupi [figg. 10-11]. Dunque

le città marinare, affrontando i rischi allora grandissimi della navigazione, e l'assalto degli appetiti rivali, si dedicarono a rifornire l'Occidente, prendendo dai porti di Asia e di Africa le merci, e con le merci di consumo le merci più raffinate, espressioni di una civiltà che trasmettevano così a quell'Occidente imbarbarito, che ora andava risvegliandosi, più popoloso, più avido di cose ricche e belle. E alcune città marinare non si contentarono di essere per una fortunata stagione le fortunate intermediarie: vollero garantire a se stesse

10. Scena di combattimento tra cristiani e saraceni. Siracusa, Teatro dell'Opera dei Pupi.



quei legami, con una flotta sempre più forte, con mercati sempre più sicuri. Sono appunto le città i cui stemmi ornano la nostra bandiera navale. Particolari

situazioni politiche, geniali creative volontà di individui, dettero loro importanza fra tutte, sì da farle per secoli le protagoniste della storia del Mediterraneo.

11. *Embajada de Moros y Cristianos*.
Rappresentazione storica di combattimenti
tra cristiani e saraceni.
Elche (Provincia di Alicante, Spagna).



II

L'ARTE DEL NAVIGARE

1. *Il fiume di pece che ribolle a Malebolge*. Illustrazione del Canto XXI dell'*Inferno*. Da Dante Alighieri, *Inferno*, con il commentario di Guiniforte Barzizza (1440 ca.). Parigi, Bibliothèque Nationale de France, ms. Ital. 2017, fol. 245r.

Perché la storia delle città marinare abbia, nel nostro discorrerne, evidenza, bisognerà che dedichiamo qualche parola all'arte del navigare, per renderci un po' conto dei mezzi, delle soluzioni, dei problemi che condizionavano l'attività di quei navigatori mirabili. Ricordiamo le terzine dantesche [*Inferno*, XXI, vv. 8-15, ndc] [fig. 1] che descrivono il fervore dell'arsenale dei Veneziani (ma i versi potrebbero benissimo ritrarre il cantiere amalfitano o pisano o genovese) quando,

*bolle d'inverno la tenace pece
a rimpalmar i legni lor non sani,*

*chè navicar non ponno; in quella vece
chi fa suo legno nuovo e chi ristoppa
le coste a quel che più viaggi fece;
chi ribatte da proda e chi da poppa;
altri fa remi e altri volge sarte;
chi terzeruolo e artimon rintoppa.*

Siamo ai primi anni del '300; e ancora i legni, è detto chiaro, mantenevano la pratica dello sverno o *scioverno*.

Durante la stagione cattiva le imbarcazioni, se non ritornavano in cantiere per le riparazioni, erano almeno tratte in secco e al riparo. La navigazione era dunque un fatto stagionale. Quando, nella buona stagione, poteva



2. Operazioni di calafataggio di vascelli.
Particolare dalla *Veduta prospettica di Venezia*
di Jacopo de' Barbari, incisione, 1500 (cfr. cap.
XVI, fig. 1).



3. Abraham Casembroot, *Calafataggio di una galea mediterranea*, 1650. Leida, Universitaire Bibliotheken.

svolgersi, avveniva per lo più di cabotaggio, cioè le imbarcazioni passavano

di capo in capo, lungo le coste; la sera venivano ancorate o tirate in secco [figg. 2, 3]. I tratti di traversata in mare aperto erano un rischio enorme. Una improvvisa tempesta poteva troppo facilmente tradursi in un mortale naufragio. Ma vediamo un po' più da vicino quelle imbarcazioni: imbarcazioni a remi e imbarcazioni a vela.

A remi erano le galee, da combattimento [figg. 4, 5]: lunghe fino a



4. Galea romana, particolare del *Mosaico del Nilo*, II sec. a.C..
Palestrina, Museo Archeologico.

5. Spinello Aretino, *Battaglia navale di Punta San Salvatore tra Veneziani e imperiali*, 1408-1410.
Siena, Palazzo Pubblico, Sala di Balia.

50 metri, sottili, stabili nella rotta, ma inadatte a rapide evoluzioni, abbastanza veloci, erano spinte dall'ala dei remi (*biremi*, *triremi*, voleva dire più che navi a due o a tre ponti di vogatori – come avrebbero potuto essere manovrati dei remi necessariamente lunghissimi? e quanti impacci e scontri tra ordine e ordine di remi! –, voleva dire navi dove ogni remo era manovrato da due o da tre vogatori).

Ma la galea, proprio perché mossa dai remi, e perciò galleggiante di piccola immersione, e con ciurma numerosa, non era adatta al trasporto di merci.



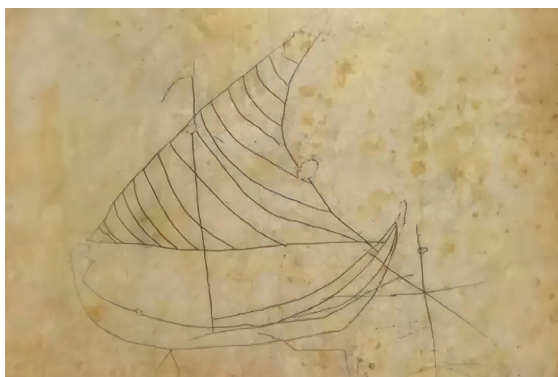
Larghe, corte, tozze, erano le navi da trasporto [fig. 6], con una gran vela sull'albero di maestra, con pochi remi a bordo, soltanto per manovrare durante la bonaccia o per l'ingresso in porto. Ma ecco che il progresso tecnico modifica questa situazione pressoché



6. «*Navicularii et negotiantes Karalitani*» («*Marinai e commercianti di Cagliari*»). Mosaico, I sec. d.C.. Ostia, Piazzale delle Corporazioni.



stabile fin dalla antichità. Proprio al tempo delle incursioni arabe del VII secolo si inventò la vela triangolare o latina [fig. 7], più agevolmente manovrabile di quella quadrata, e, se collocata anche a prua, sull'albero detto di bompresso, importantissima per il governo del veliero. E proprio in rela-



7. Vela latina. Graffito su una colonna di San Gavino di Porto Torres (Sassari), sec. XII-XIII.

zione alla necessità di difesa e offesa della flotta «commerciale» in mari lontani, anche le navi a vela, e non più solo le galee, furono attrezzate per il combattimento, con un impiego del tutto caratteristico. *Uscieri*, si chiamarono le grosse navi a vela per gli sportelli o usci praticati sui fianchi per agevolare l'imbarco di cavalli e di macchine da guerra [fig. 8].

Insieme alle galee e alle navi minori, partecipavano anch'essi alla battaglia, rovesciando, vere fortezze galleggianti, dai loro castelli e dai loro ponti volanti, con adatti ordigni, i proiettili sulle navi avversarie [fig. 9]. Fortezze che, talora, in battaglia, venivano tra di loro legate per formare il così detto *porto d'alto*

mare, o *porto galleggiante*, perché il vento non ne isolasse qualcuna, facendola preda delle più veloci galee, superiori certo, queste, per molti secoli, nei combattimenti rapidi in mare aperto. Ma più utili certo le navi a vela per imprese marittime più complesse; alla conquista di

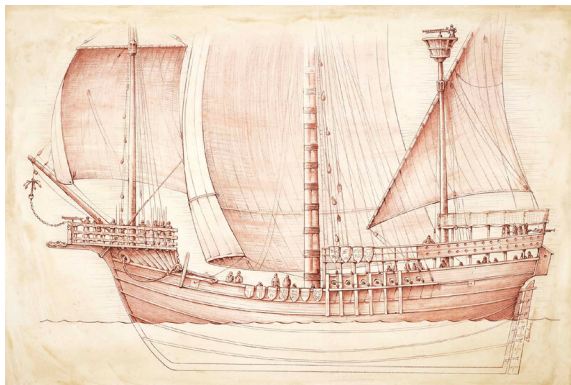
8. Cavalli che sono fatti scendere da navi.
Particolare dell'*Arazzo di Bayeux*
(metà sec. XI). Bayeux, Musée de la Tapisserie de
Bayeux.



9. Nave con soldati e con strumenti da guerra.
Dal *Romanzo di Alessandro*, 1250.
Cambridge, University Library, ms. O.9.34,
fol. 26v.

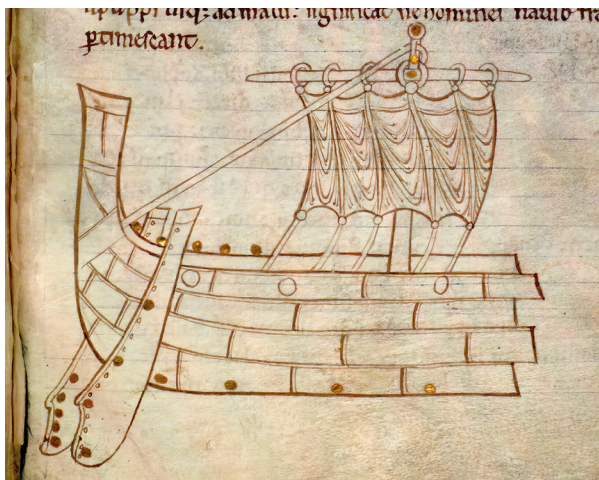


10. Ricostruzione della nave da guerra danese "Gribshunden", sec. XV (dis. di Mats Vånehem).



Costantinopoli, nella quarta Crociata, furono impegnate 62 galee ma ben 100 uscieri. Una «nave» poteva trasportare più vettovaglie, più soldati, più armi e, naturalmente, più merci. Ma perché una nave potesse navigare senza eccessiva lentezza e con relativa sicurezza, ci

11. *Costellazione della Nave (Argo, o Pistrix)*. Da *Opusculum de ratioe spere*, XII sec. Oxford, Bodleian Library, ms. Digby 83, fol. 64r.



si dovette aiutare con un'altra vela: e fu progresso tutto mediterraneo, questo della vela di mezzana, tra la vela di maestra e quella di bompresso, dopo il mille [fig. 10].

Ma un'invenzione veramente rivoluzionaria fu quella del timone (invenzione importante come per

i trasporti di terra era stata quella della ferratura e del collare di spalla per il cavallo, che ne avevano moltiplicato l'efficienza nel traino).

Dall'antichità si era adoperato, per correggere la direzione della nave, un grosso remo-timone [fig. 11] certo incapace di resistere ai colpi di mare.

Ma proprio in relazione al tonnellaggio maggiore delle navi e alla loro maggiore velatura, ecco che nel sec. XIII ci si avvia verso un timone vero e proprio, fissato alla poppa della nave, girevole mediante la barra sui solidi agugliotti metallici [figg. 12, 13]. Il vento ora,

12. Nave con timone. Grande sigillo della città di Stralsund, 1329. Amburgo, Archivio di Stato.

14. *Carta Pisana*. Portolano, 1275-1300. Parigi, Bibliothèque Nationale de France, Département Cartes et plans, GE B-1118 (RES).

13. Nave con timone e ancora. Dal *Salterio di Luttrell*, 1325-1335. Londra, British Library, ms. Add. 42130, fol. 161v.



comunque spirasse, poteva essere sfruttato per far avanzare la nave.

Chi guidava la nave disponeva inoltre delle carte di approdo, i così detti

