

*Maria Luisa Ceccarelli Lemut*

## ***I porti minori della Toscana nel Medioevo***

***Il sistema portuale pisano***

***Vada***

***I porti del promontorio di Piombino***

***Castiglione della Pescaia***

***La posizione nell'ordinamento del contado pisano***

***La costituzione di poli portuali indipendenti***

***Motrone***

***Talamone***

*I porti minori della Toscana nel Medioevo*, in *La repubblica di Noli e l'importanza dei porti minori del Mediterraneo nel Medioevo*, Giornata di studio (Noli, 29 maggio 2004), a cura di F. Bandini - M. Darchi, Firenze, All'Insegna del Giglio, 2004, pp. 49-67.

**Si ringrazia Walter Botti per la segnalazione del documento**

Maria Luisa Ceccarelli Lemut  
*I porti minori della Toscana nel Medioevo*

[A stampa in *La repubblica di Noli e l'importanza dei porti minori del Mediterraneo nel Medioevo*, Giornata di studio (Noli, 29 maggio 2004), a cura di F. Bandini - M. Darchi, Firenze, All'Insegna del Giglio, 2004, pp. 49-67 © dell'autrice – Distribuito in formato digitale da "Reti Medievali"].

La costa toscana, dal promontorio di Punta Bianca – limite orientale del territorio lunense – fino alla foce del torrente Chiarone, all'estremità meridionale della laguna di Burano, si presenta come una serie di variamente ampie e lunghe falcature sabbiose intervallate da rare formazioni rocciose. La linea e l'aspetto della costa hanno subito importanti modificazioni nel corso del tempo, non solo nelle lontane ere geologiche ma anche nelle epoche storiche che qui ci interessano più da vicino, ossia negli ultimi millecinquecento anni. In particolare, i detriti trasportati dai fiumi maggiori hanno prodotto, fino alla metà del XIX secolo, un avanzamento della linea di costa, con ritmi e andamento variabili<sup>1</sup>.

Non è qui il caso di scendere in particolari: basterà ricordare le notevoli variazioni attestate per il litorale lunense e per quello pisano<sup>2</sup>.

Nel lungo intervallo di tempo che va sotto il nome di Medioevo, dal V al XV secolo, lo sviluppo economico, sociale e tecnologico consentì la nascita e l'evoluzione di diverse strutture portuali. L'elemento principale era rappresentato dal sistema portuale pisano, incentrato su Porto Pisano e sul porto fluviale cittadino, affiancato e integrato da una serie di scali e approdi minori, marittimi e fluviali e/o lacuali, tra loro collegati e interdipendenti, estesi tra le foci dei fiumi Serchio e Bruna<sup>3</sup>. A questo sistema, attraverso cui la città di Pisa esercitava il proprio monopolio commerciale sull'intera

---

<sup>1</sup> Cfr. M. PASQUINUCCI – R. MAZZANTI, *La costa tirrenica da Luni a Portus Cosanus*, in *Déplacements des lignes de rivage en Méditerranée*, Paris 1987, pp. 95-106.

<sup>2</sup> Cfr. M. PASQUINUCCI – R. MAZZANTI, *L'evoluzione del litorale lunense-pisano fino alla metà del XIX secolo*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 10-11 (1983), pp. 605-628; M.L. CECCARELLI LEMUT - R. MAZZANTI - P. MORELLI, *Il contributo delle fonti storiche alla conoscenza geomorfologica*, in R. MAZZANTI (cur.), *La Pianura di Pisa ed i rilievi contermini. La natura e la storia*, Roma 1994 (Memorie della Società Geografica Italiana, L), pp. 401-429, alle pp. 401-405; B. DALL'ANTONIA - R. MAZZANTI, *Geomorfologia e idrografia*, in *Tombolo. Territorio della Basilica di S. Piero a Grado*, Pisa 2001, pp. 7-66, alle pp. 20-48.

<sup>3</sup> Cfr. G. GARZELLA, *Pisa com'era. Topografia e insediamento dall'impianto tardoantico alla città murata del secolo XII*, Napoli 1990, pp. 171-173; M.L. CECCARELLI LEMUT, *La dimensione mediterranea di Pisa e il suo sistema portuale*, in M.L. CECCARELLI LEMUT - G. GARZELLA (curr.), *Pisani viri in insulis et transmarinis regionibus potentes*, Atti del Convegno internazionale di studi (Pisa, 22-24 ottobre 1998), in corso di stampa; P. MORELLI, *La navigazione fluviale nell'area pisana*, *Ibid.*

Toscana, si contrapposero i tentativi, più o meno riusciti, di città quali Lucca e Siena di affrancarsi da tale egemonia attraverso la creazione di altri poli portuali indipendenti, rispettivamente Motrone in Versilia e Talamone in Maremma.

In questa sede, per ragioni di tempo e di opportunità, prenderò in considerazione, nell'ambito pisano, i porti di Vada, del promontorio di Piombino, di Castiglione della Pescaia, e poi i casi ad esso esterni di Motrone e di Talamone. Si tenga però presente che le ridotte dimensioni delle imbarcazioni, il prevalere del piccolo cabotaggio, la convenienza economica del trasporto per via d'acqua ed anche la maggiore sicurezza rispetto ai percorsi terrestri facevano sì che venisse utilizzata una pluralità di scali, anche minimi, dislocati lungo la costa, alle foci dei fiumi o nelle lagune costiere. Soltanto per mettere in evidenza la complessità del problema possiamo ricordare a titolo di esempio che nella descrizione della costa toscana offerta dal *Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei*, un portolano pisano attribuibile alla fine del XII secolo, sono nominati Port'Ercole, il porto di Talamone, le Rocchette di Capalbiondo a Occidente di Castiglione della Pescaia, Piombino e la vicina Falesia, Porto Baratti, Portoferraio nell'isola d'Elba, Vada, e dopo Livorno e Porto Pisano, la città di Luni<sup>4</sup>. Nello stesso torno di tempo, nella seconda metà d'agosto del 1190, il re d'Inghilterra Riccardo Cuor di Leone, nel suo viaggio verso la Palestina per partecipare alla III Crociata, fece tappa, dopo Porto Venere e Porto Pisano, a Porto Baratti, donde si recò a Piombino a cavallo (il sovrano soffriva il mal di mare), per poi imbarcarsi di nuovo e raggiungere Talamone<sup>5</sup>. Più tardi, alla metà del Duecento il *Compasso da navigare*, un testo di lingua centromeridionale, enumera Piombino, Portoferraio e Porto Longone – ora Porto Azzurro – nell'isola d'Elba, Port'Ercole e Porto S. Stefano<sup>6</sup>.

Si noti poi che non ci è stato conservato alcun registro doganale: l'intenso traffico di piccole o piccolissime imbarcazioni che interessava questa fitta rete di porti minori ha lasciato ben poche notizie dirette, ma se ne possono cogliere tracce indirette, in particolare nei registri della cancelleria comunale pisana.

---

<sup>4</sup> Ed. P.G. DALCHE, *Carte marine et portulan au XII<sup>e</sup> siècle. Le Liber de existencia riveriarum et forma maris nostri Mediterranei (Pise, circa 1200)*, Rome 1995 (Collection de l'École Française de Rome, 203), pp. 158, 160-161.

<sup>5</sup> *Rerum Britannicarum Medii Aevi Scriptores*, 51, ROGERI DE HOVEDENE *Chronica*, ed. W. STUBBS, voll. 4, London 1868-1871, III, p. 40.

<sup>6</sup> M. ANGELOTTI, *Un duecentesco Compasso da Navigare*, tesi di laurea, Università di Pisa, a.a. 1984-1985, relatore A. Stussi, pp. XIII-XVI.

## 1. Il sistema portuale pisano

### 1.1. Vada

Vada, l'antico porto etrusco della città di Volterra, appartenne in età antica al territorio di quel centro urbano, ma entrò nell'ambito civile ed ecclesiastico pisano all'inizio del VII secolo, in seguito alle modificazioni provocate dall'invasione e dalla conquista longobarda della Tuscia a partire dai primi anni Settanta del VI secolo. Pisa e Volterra rimasero per quasi un trentennio immuni dalla conquista: quando, all'inizio del VII secolo, i Longobardi occuparono Volterra, il lembo di terra tra i fiumi Fine e Cecina, già appartenente al territorio volterrano, rimase in mano ai Pisani, e una volta che anche Pisa divenne longobarda, intorno al 610, l'area rimase a far parte integrante del territorio civile ed ecclesiastico pisano<sup>7</sup>.

Il porto di Vada presentava fin dall'antichità difficoltà di accesso per l'esistenza di secche antistanti. Nel 416 Rutilio Namaziano aveva osservato come la zona di fondale più profondo che consentiva l'ingresso fosse delimitata da pali resi ancora più visibili da fronde di alloro:

«Ingressus dubii tramitis alta lego:  
despectat prorae custos clavumque sequentem  
dirigit et puppim voce monente regit.  
Incertas gemina discriminat arbore fauces  
defixasque offert limes uterque sudes:  
illis proceras mos est adnectere lauros  
conspicuas ramis et fruticante coma,  
ut praebente alyam densi symplegade limi  
servet inoffensas semita clara notas»<sup>8</sup>.

La documentazione scritta medievale torna a menzionare Vada a partire dal luglio 754, allorché il pisano Walfredo del fu Ratcauso donò, tra gli altri beni, la metà delle

---

<sup>7</sup> Cfr. P.M. CONTI, *La Tuscia e i suoi ordinamenti territoriali nell'alto medioevo*, in *Lucca e la Tuscia nell'alto medioevo*, Atti del V Congresso internazionale di studi sull'alto medioevo (Lucca, 3-7 ottobre 1971), Spoleto 1973, pp. 61-116, alle pp. 99-103; IDEM, *Il presunto ducato longobardo di Pisa*, in «Bollettino Storico Pisano», XXXI-XXXII (1962-1963), pp. 145-174, alle pp. 150-157, 163-164; S. SODI - M.L. CECCARELLI LEMUT, *Per una riconsiderazione dell'evangelizzazione della Tuscia: la Chiesa pisana dalle origini all'età carolingia*, in «Rivista di Storia della Chiesa in Italia», L (1996), pp. 9-56, alle pp. 32-34.

<sup>8</sup> CLAUDII RUTILII NAMATIANI *De reditu suo*, a cura di J. WIGHT-DUFF - A.M. DUFF, *Minor Latin Poets*, London-Cambridge Mass. 1968, I, vv. 454-462.

saline che vi possedeva al monastero maschile di S. Pietro da lui fondato a Palazzuolo presso l'attuale Monteverdi<sup>9</sup>. Ancora saline, insieme con la chiesa dei SS. Giovanni e Paolo, costituirono tra le altre cose la dotazione del monastero di S. Savino, eretto il 30 aprile 780 nel Valdarno pisano presso Riglione<sup>10</sup>. Le scarse e rapsodiche fonti scritte mostrano tuttavia, un sessantennio più tardi, che gli abitanti di Vada formavano un embrione di comunità, poiché il 16 maggio 840 sono attestate proprietà da essi detenute in comune, la «terra de hominibus Vadisiani»<sup>11</sup>.

Nei secoli dell'alto medioevo la località conservò, sia pure in misura ridotta, un'economia legata al mare e alle strutture portuali, rappresentando un importante scalo lungo le rotte di piccolo cabotaggio che univano Pisa non solo alle isole dell'Arcipelago Toscano ma anche alla Sardegna e alla Corsica<sup>12</sup>. Sul controllo della costa, connesso con l'attività marittima dei Pisani, si appuntarono gli interessi dei rappresentanti del potere regio, i marchesi di Tuscia, che promossero l'incastellamento di Vada, attestato il 2 dicembre 966, allorché vi sostò l'imperatore Ottone I in viaggio verso Roma, che da qui emanò un privilegio a favore di Pietro, vescovo di Volterra<sup>13</sup>. L'importanza della località e il suo ruolo per la difesa della costa e la sicurezza della navigazione sono ulteriormente confermati dalla successiva fondazione, tra il 1015 e il 1031, del monastero maschile di S. Felice, eretto, probabilmente ad opera di laici, presso una chiesa appartenente alla Sede Apostolica, nel contesto dell'azione antisaracena

---

<sup>9</sup> Ed. L. SCHIAPARELLI, *Codice Diplomatico Longobardo*, I, Roma 1929 (Fonti per la storia d'Italia, 62), n. 116 pp. 337-352. Sul monastero cfr. G. GIULIANI, *Il monastero di S. Pietro di Monteverdi dalle origini (secolo VIII) fino alla metà del secolo XIII*, tesi di laurea, Università di Pisa, a.a. 1989-1990, relatrice M.L. Ceccarelli Lemut.

<sup>10</sup> Il documento ci è pervenuto in due copie semplici del XII secolo: Archivio di Stato di Pisa (ASP), *Dipl. Ordine di S. Stefano*, ed. D'ALESSANDRO NANCIPIERI, *Carte dell'Archivio di Stato di Pisa*, I, n. 1 pp. 3-7; Archivio di Stato di Firenze, *Dipl. Camaldoli*, edd. G.B. MITTARELLI - A. COSTADONI, *Annales Camaldulenses ordinis s. Benedicti*, I, Venetiis 1755, appendice, n. 2 coll. 6-10; F. BRUNETTI, *Codice diplomatico toscano*, II/1, Firenze 1833, n. 13 pp. 238-241; reg. L. SCHIAPARELLI - F. BALDASSERONI - E. LASINIO, *Regesto di Camaldoli*, voll. 4, Roma 1907-1928 (Regesta Chartarum Italiae, 2, 5, 13, 14), I, n. 1. Sui problemi presentati dal testo, largamente interpolato, cfr. S. SODI - M.L. CECCARELLI LEMUT, *Per una riconsiderazione dell'evangelizzazione della Tuscia*, alle pp. 51-53.

<sup>11</sup> Ed. *Memorie e documenti per servire all'istoria del Ducato di Lucca*, V, a cura di D. BARSOCCINI, Lucca 1837-1841, 2, n. 570 p. 541.

<sup>12</sup> Cfr. per la Sardegna M. TANGHERONI, *Pisa, i longobardi e la Sardegna*, in *Dal mondo antico all'età contemporanea. Studi in onore di Manlio Bragaglia offerti dal Dipartimento di Storia dell'Università di Sassari*, Roma 2001, pp. 171-190, alle pp. 171-178; per la Corsica F. SCHNEIDER, *Die Reichsverwaltung in Toscana von der Gründung des Langobardenreiches bis zum Ausgang der Staufer (568-1268)*. 1: *Die Grundlagen*, Rom 1914, trad. it. *L'ordinamento pubblico nella Toscana medievale*, Firenze 1975, pp. 85-86; G. ROSSETTI, *Società e istituzioni nei secoli IX e X: Pisa, Volterra, Populonia*, in *Lucca e la Tuscia nell'alto medio evo*, pp. 209-338, alla p. 228.

<sup>13</sup> Ed. *Monumenta Germaniae Historica (MGH), Diplomata regum et imperatorum Germaniae*, I, *Ottonis I imperatoris diplomata*, ed. Th. SICKEL, Hannoverae 1884, n. 334 pp. 448-449.

condotta dai Pisani sul mare in accordo con il papato nell'ambito della più generale riscossa cristiana<sup>14</sup>.

Vada divenne così uno dei punti di forza del sistema portuale pisano e, unico buon approdo lungo la costa fino a Piombino, assunse un ruolo sempre maggiore, come mostrano la citata menzione nel *Liber de existencia riveriarum* alla fine del XII secolo<sup>15</sup> e il coinvolgimento negli scontri navali tra Genovesi e Pisani negli anni 1124-1125<sup>16</sup> e nell'estate 1166, allorché a Vada si trovavano sei galee pronte per intraprendere la guerra di corsa<sup>17</sup>. In un contesto di pacificazione tra Genova e Pisa, i consoli della città toscana, impegnandosi nell'aprile 1138 a risarcire i Genovesi dei danni loro arrecati dopo la stipulazione della pace voluta cinque anni prima dal papa Innocenzo II, si obbligavano a far giurare l'accordo anche agli abitanti di Vada<sup>18</sup>, i quali intanto avevano dato vita ad un'organizzazione comunale, attestata a partire dal 1142<sup>19</sup>. Vada appare una tappa importante nelle rotte costiere: vi sostarono ad esempio all'inizio del 1162 il papa Alessandro III, accompagnato dall'arcivescovo di Pisa Villano, in viaggio verso la Provenza<sup>20</sup> e il 23 marzo 1263 l'arcivescovo pisano Federico Visconti, che si recava a compiere la visita pastorale in Sardegna<sup>21</sup>.

Costante fu l'attenzione del governo comunale pisano verso la località: nel 1163 fu promossa la costruzione di una cinta muraria più ampia, terminata nel 1179<sup>22</sup>, e nel secolo successivo fu intrapresa, nell'autunno 1278, la costruzione di un faro sulla prospiciente secca di Val di Vetro, i cui lavori, affidati ad un'apposita *opera* con propri

---

<sup>14</sup> Sul cenobio cfr. L. BENDONI, *Il monastero di S. Felice e il castello di Vada sino al XIII secolo*, tesi di laurea, Università di Pisa, a.a. 1988-1989, relatrice M.L. Ceccarelli Lemut. Il preesistente edificio religioso potrebbe essere identificato con il «monasterium s. Petri in territorio Pisano in loco qui dicitur Vada», esistito in età carolingia, menzionato nella compilazione del cardinale Deusdedit del *Liber Censuum* della Chiesa di Roma: ed. *Le Liber censuum de l'Eglise romaine*, publié par P. FABRE - L. DUCHESNE, I, Paris 1910, p. 347.

<sup>15</sup> Cfr. sopra nota 4.

<sup>16</sup> *Annali Genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori (secoli XII-XIII)*, a cura di L.T. BELGRANO - C. IMPERIALE DI S. ANGELO, voll. 5, Roma 1890-1929 (Fonti per la storia d'Italia, 11-14 bis), I, pp. 22-23.

<sup>17</sup> BERNARDO MARAGONE, *Annales Pisani*, a cura di M. LUPO GENTILE, in *Rerum Italicarum Scriptores*, n. ed., VI/2, Bologna 1936, pp. 3-74, alla p. 39.

<sup>18</sup> Ed. C. IMPERIALE DI S. ANGELO, *Codice diplomatico della Repubblica di Genova dal DCCCCLVIII al MCLXIII*, I, Roma 1936 (Fonti per la storia d'Italia, 77), n. 80 pp. 97-99. Non ci è pervenuto il corrispondente documento dei consoli genovesi.

<sup>19</sup> Reg. N. CATUREGLI, *Regesto della Chiesa di Pisa*, Roma 1938 (Regesta Chartarum Italiae, 24), nn. 389-390.

<sup>20</sup> BERNARDO MARAGONE, *Annales Pisani*, p. 24.

<sup>21</sup> *Les sermons et la visite pastorale de Federico Visconti archevêque de Pise (1253-1277)*, sous la direction de N. BÉRIOU, Rome 2001, p. 1062.

<sup>22</sup> BERNARDO MARAGONE, *Annales Pisani*, p. 30.

ufficiali (*capitanei, operarii e camerarii*), iniziarono nella primavera successiva<sup>23</sup>. Gli statuti pisani del 1287 testimoniano la grande importanza che il Comune vi annetteva: ogni trimestre i *capitanei degathie* avrebbero dovuto versare per il suo completamento, dai redditi dei dazi doganali da essi percepiti, la somma di trecento lire di moneta minuta e, una volta terminata la costruzione, fornire l'olio per il suo funzionamento. La grande utilità dell'impresa faceva sì che essa fosse inclusa nei lasciti testamentari, al pari delle donazioni per gli enti religiosi: di tali legati veniva garantita la pronta esecuzione, e anzi s'invitavano i notai a stimolare i testatori in tal senso<sup>24</sup>. Malgrado ciò, i lavori non dovettero procedere speditamente: le norme sulla costruzione furono infatti ripetute negli statuti del 1302 e ancora la revisione del 26 luglio 1311 prevedeva la nomina di una commissione di savi per esaminare la questione<sup>25</sup>.

L'attenzione del Comune di Pisa si rivolse anche ad incrementare il popolamento del centro abitato attraverso la concessione d'immunità dai carichi fiscali a chi vi si trasferisse, per dieci anni negli statuti del 1287, portati a venti in quelli del 1302<sup>26</sup>. Il *Breve Curiae Maris* del 1297 si preoccupava di mantenere in buono stato il porto, vietando di gettarvi zavorra salvo che pietre per il molo, e curando che fosse ben fornito di pali per l'ormeggio<sup>27</sup>. E ancora nell'estate del 1339 sono attestati lavori alla palizzata del porto<sup>28</sup>.

### 1.2. I porti del promontorio di Piombino

Procedendo verso Sud, un altro importante polo portuale era rappresentato dal promontorio di Piombino, sul quale si aprivano i porti di Baratti a Nord, di Falesia e di Piombino a Sud, tappe sulle rotte per l'isola d'Elba con le sue miniere di ferro e cave di granito, per le altre minori isole tirreniche e per la Sardegna, produttrice di sale, argento, grano, lana e pellami, e come collettori dei prodotti – cereali, sale, metalli –

---

<sup>23</sup> Ed. A. GHIGNOLI, *I Brevi del Comune e del Popolo di Pisa dell'anno 1287*, Roma 1998 (Fonti per la storia dell'Italia medievale, Antiquitates, 11), pp. 420-421, 552; per l'inizio dei lavori cfr. l'atto del 22 aprile 1279, ed. F. BONAINI, *Statuti inediti della città di Pisa dal XII al XIV secolo*, voll. 3, Firenze 1854-1870, I, pp. 695-696; e GUIDO DA VALLECCHIA, *Libri memoriales*, ed. M.N. CONTI, La Spezia 1973 (Studi e documenti di Lunigiana, 1), p. 44, luglio 1280.

<sup>24</sup> Ed. GHIGNOLI, *I Brevi del Comune e del Popolo*, pp. 126-127, 231-232.

<sup>25</sup> Ed. BONAINI, *Statuti inediti*, II, p. 401.

<sup>26</sup> Ed. rispettivamente GHIGNOLI, *I Brevi del Comune e del Popolo*, pp. 160; BONAINI, *Statuti inediti*, II, pp. 138, 273-274: qui il privilegio era esteso anche a chi provenisse da aree esterne al contado pisano.

<sup>27</sup> Ed. BONAINI, *Statuti inediti*, III, pp. 368-369, ripetuto nel 1322, pp. 547-548.

<sup>28</sup> ASP, *Comune, Divisione A*, n. 205, c. 17r.

forniti dal territorio circostante e utilizzati dai Pisani per l'approvvigionamento cittadino e per il commercio: l'importanza dei tre approdi è testimoniata dalla menzione nel citato *Liber de existencia riveriarum* e dalla sosta fatta a Porto Baratti e a Piombino da Riccardo Cuor di Leone<sup>29</sup>.

Il castello di Piombino era sorto nel corso dell'XI secolo ad opera dei Benedettini del vicino cenobio di S. Giustiniano di Falesia, nel medesimo contesto di riscossa cristiana sul mare già considerata per S. Felice di Vada, con una particolare valenza nell'assicurare la protezione e il controllo delle aree costiere indispensabili per garantire la sicurezza dei naviganti, un processo cui non furono estranei il potere pubblico della marca di Tuscia e la città di Pisa<sup>30</sup>. Nei primi decenni del XII secolo, attraverso gli acquisti compiuti – rispettivamente – dall'Opera della cattedrale di S. Maria il 26 settembre 1115 e dall'arcivescovado il 22 gennaio 1135<sup>31</sup>, la città sull'Arno si assicurò il dominio del castello e del suo porto, subito dopo coinvolti nella guerra con Genova negli anni Venti del secolo<sup>32</sup>.

Piombino rivestì un ruolo fondamentale, soprattutto per le comunicazioni con la Sardegna e l'isola d'Elba, e su di esso si appuntarono gli interessi e le cure del Comune di Pisa, che nel 1160 vi pose una galea per la guardia del mare<sup>33</sup> – impegno mantenuto, pur fra alti e bassi finanziari, ancora per tutto il XIV secolo – e si preoccupò del buon funzionamento degli impianti portuali, ad esempio costruendo tra il 25 marzo e il 23 settembre 1247 la fonte I canali per l'approvvigionamento idrico del porto<sup>34</sup>. L'importanza del luogo è ampiamente testimoniata dalle numerose azioni navali in cui

---

<sup>29</sup> Cfr. sopra rispettivamente note 4 e 5.

<sup>30</sup> Cfr. su tutto questo M.L. CECCARELLI LEMUT, *La Maremma popoloniese nel medioevo*, in G. BIANCHI (cur.), *Campiglia. Un castello e il suo territorio*, I, *La ricerca storica*, Firenze 2003 (Biblioteca del Dipartimento di Archeologia e Storia delle Arti - Sezione Archeologica, Università di Siena, 8), pp. 1-116, alle pp. 8-9, 43-44, 59.

<sup>31</sup> Ed. L.A. MURATORI, *Antiquitates Italicae Medii Aevi*, Mediolani 1738-1742, III, coll. 117-1120, 1151-1152; reg. CATUREGLI, *Regesto della Chiesa di Pisa*, n. 259, 258, 335, 336; cfr. M.L. CECCARELLI (LEMUT), *Il monastero di S. Giustiniano di Falesia e il castello di Piombino (secoli XI-XIII)*, Pisa 1972, pp. 14-21.

<sup>32</sup> Il castello subì assalti e distruzioni da parte dei Genovesi nel 1125 e nel 1126: cfr. *Annali Genovesi*, I, pp. 23, 24.

<sup>33</sup> BERNARDO MARAGONE, *Annales Pisani*, p. 22; cfr. i *brevia* giurati dai consoli in ufficio per gli anni 1162 e 1164, ed. O. BANTI, *I Brevi dei consoli del Comune di Pisa degli anni 1162 e 1164. Studio introduttivo, testi e note con un'Appendice di documenti*, Roma 1997 (Fonti per la storia dell'Italia medievale, Antiquitates, 7), rispettivamente pp. 65, 100.

<sup>34</sup> Così recita l'epigrafe ivi apposta (ed. O. BANTI, *Monumenta Epigraphica Pisana saeculi XV antiquiora*, Pisa 2000, n. 81 p. 66): «† HOC OPUS FUT/ FACTUM TEMPORE/ D(omi)NI UGOLINI ASSOPP/ARDI CAPITANIE PLUMBINO/ ILBE ET PORT(us) BARATOLI/ AN(n)I D(omi)NI MCCXLVIII INDIC/TIONE QUINTA ET MAGIS/TRI DORGODORII E CA/NBII OP(er)ARII. HIC FONSI IAM PLENE SIT AQVE NU(n)C/ SEMPER. AMENE».



fu coinvolto, narrate dagli annalisti genovesi dei secoli XII e XIII. In seguito, il porto ebbe un ruolo di primo piano durante la guerra per la difesa della Sardegna contro l'attacco catalano negli anni 1322-1324<sup>35</sup>, mentre i registri del Comune di Pisa del XIV secolo riportano molte minute informazioni sul porto e sulle molteplici attività marittime dei Piombinesi, sia mercantili sia militari. Tra queste, possiamo ricordare i lavori di sistemazione del porto ordinati dagli Anziani pisani il 16 luglio 1378 e richiamati in una lettera dell'11 luglio dell'anno successivo: si trattava di piantare fino a quattrocento pali «di rovero o di quercia, lunghi per ciascuno braccia sei e grossi in del mezzo per giro palmi due», dividendo le spese con il Comune di Piombino<sup>36</sup>.

Significativa è poi la sentenza dei giudici dei forestieri della città di Pisa del 29 dicembre 1187, che riconobbe le ragioni dei consoli di Piombino contro i *capitanei decatie*, ossia gli esattori dei dazi portuali: i Piombinesi non erano tenuti al pagamento del dazio sulle merci importate o esportate dalla città poiché ne erano stati esentati allorché l'abate di Falesia aveva ceduto il castello ai consoli e all'arcivescovo di Pisa<sup>37</sup>. L'attività marittima dei Piombinesi non si limitava all'ambito pisano, ossia dalla città fino alla Sardegna<sup>38</sup>, o all'attività di corsa contro i Genovesi, come nel 1285<sup>39</sup>, ma si allargava alle rotte dell'intero bacino tirrenico, come mostra il caso, trattato nella *curia maris* di Pisa il 12 gennaio 1301, di quei marinai piombinesi arruolati a Napoli su una galea genovese per un viaggio a Pisa e a Cagliari<sup>40</sup>.

Minori, ma pur tuttavia importanti, sono le notizie sul porto di Falesia, di antica origine etrusca e anch'esso tappa del viaggio di Rutilio Namaziano<sup>41</sup>. Presso di esso il 1 novembre 1022 sei fratelli appartenenti alla casata comitale dei Gherardeschi fondarono il monastero maschile di S. Giustiniano, su una chiesa già esistente, di proprietà della Sede Apostolica e concessa ai fondatori dal papa Benedetto VIII (1012-1024) proprio in vista dell'erezione del nuovo ente, nell'ambito della politica marittima antisaracena,

---

<sup>35</sup> ASP, *Comune, Divisione A*, nn. 49-50, 88-91.

<sup>36</sup> *Ibid.*, n. 209, c. 34v.

<sup>37</sup> Reg. CATUREGLI, *Regesto della Chiesa di Pisa*, n. 585. Si fa riferimento alla cessione del 22 gennaio 1135, su cui cfr. nota 31.

<sup>38</sup> Cfr. ad esempio G. FALCO - G. PISTARINO, *Il cartulario di Giovanni di Giona di Portovenere (sec. XIII)*, Torino 1955 (Deputazione Subalpina di Storia Patria, n. 177), nn. 21-22, 24, 26 pp. 19-22 (giugno 1259); *Les sermons et la visite pastorale de Federico Visconti*, p. 1061 (marzo 1263).

<sup>39</sup> *Annali Genovesi*, V, pp. 61, 66, 79.

<sup>40</sup> ASP, *Dipl. Coletti*.

<sup>41</sup> CLAUDII RUTILII NAMATIANI *De reditu suo*, I, vv. 371-386.

come si è osservato sopra<sup>42</sup>. Nei secoli centrali del Medioevo il porto appare frequentato da diversi tipi d'imbarcazione e in grado di contenerne un numero consistente. Menzionato nella narrazione di una scaramuccia tra Pisani e Genovesi nel 1218<sup>43</sup>, viene descritto dall'annalista genovese Jacopo Doria in occasione di successivi scontri navali. Alla fine di giugno del 1283 quarantanove galee pisane si rifugiarono tra i pali del porto e affondarono imbarcazioni cariche di pietre all'imboccatura: il fondale era infatti profondo solo da due a tre piedi, salvo per un canale che consentiva il passaggio alle navi, ove appunto furono sommerse le barche con le pietre<sup>44</sup>. Il 19 ottobre 1285 il genovese Enrico Spinola forzò la catena che proteggeva il porto e ne portò via un legno da sessanta remi carico di sale<sup>45</sup>. È evidente che in un tale contesto il Comune di Pisa si preoccupasse della sua difesa: il *Breve* del 1287 illustra il progetto di costruzione di una torre, alta due pertiche sull'acqua, ossia 5, 77 m, a base quadrata di una pertica e mezzo di lato, 4, 32 m. Nei tre anni successivi al suo completamento, ogni imbarcazione entrata nel porto avrebbe dovuto versare un contributo per tale edificio, cinque soldi le navi, due soldi i legni coperti che non rientravano nella categoria delle navi, un soldo quelli scoperti<sup>46</sup>. Non sappiamo però se il progetto sia stato realizzato. Per l'ultima volta il porto compare nelle nostre fonti il 13 luglio 1310, allorché il galeone del Comune pisano Olivetta fu armato e trasferito dal porto di Falesia a quello di Piombino<sup>47</sup>.

Scarse sono invece le informazioni sull'approdo della costa settentrionale del promontorio, che dava il nome al castello di Porto Baratti ma che viene indicato anche come porto di Populonia, l'antica città etrusca soggetta sin dall'età tardoimperiale ad

---

<sup>42</sup> Sul monastero e le sue vicende cfr. CECCARELLI (LEMUT), *Il monastero di S. Giustiniano di Falesia*, e anche EADEM, *Castelli, monasteri e chiese del territorio di Populonia e Piombino nel Medioevo*, in M.L. CECCARELLI LEMUT - G. GARZELLA (curr.), *Populonia e Piombino in età medievale e moderna*, Atti del Convegno di studi (Populonia, 28-29 maggio 1993), Pisa 1996, pp. 17-37, alle pp. 28-33: è mia intenzione riprendere l'argomento in un volume di prossima pubblicazione, *Monasteri, castelli e signori di Maremma. La Val di Cornia pisana nel medioevo*, di cui costituirà un capitolo. L'atto di fondazione è ed. MURATORI, *Antiquitates*, III, coll. 1075-1076; reg. CATUREGLI, *Regesto della Chiesa di Pisa*, n. 94.

<sup>43</sup> *Annali Genovesi*, II, pp. 148-149.

<sup>44</sup> *Ibid.*, V, pp. 37-40. Cfr. anche GUIDO DA VALLECCHIA, *Libri memoriales*, pp. 47-48.

<sup>45</sup> *Annali Genovesi*, V, p. 79.

<sup>46</sup> Ed. GHIGNOLI, *I Brevi del Comune e del Popolo*, pp. 445-446. La norma è ripetuta nel Breve del 1302, ed. BONAINI, *Statuti inediti*, II, p. 404. La pertica corrispondeva a 2,886 m: cfr. G. GARZELLA, *Il campanile di S. Pietro in Vincoli a Pisa e il piede di Liutprando*, in «Bollettino Storico Pisano», LVIII (1989), pp. 163-171, alla p. 168.

<sup>47</sup> ASP, *Comune, Divisione A*, n. 84, c. 10v; ed. S. RISTORI, *Ricerche sulla signoria di Federico da Montefeltro in Pisa, luglio-agosto 1310* (Archivio di Stato di Pisa, *Comune, Divisione A*, n. 84), tesi di laurea, Università di Pisa, a.a. 1969-1970, relatore E. Cristiani, n. 12.

una profonda crisi, sì che a Rutilio Namaziano apparve come una distesa di rovine, esempio di come le città, alla maniera dei corpi dei mortali, possano morire:

«Agnosci nequeunt aevi monumenta prioris:

grandia consumpsit moenia tempus edax.

Sola manent interceptis vestigia muris:

rueribus latis tecta sepulta iacent.

Non indignemus mortalia corpora solvi:

cernimus exemplis oppida posse mori»<sup>48</sup>.

La testimonianza poetica rispondeva però forse più ad un atteggiamento nostalgico verso un'irripetibile età dell'oro e ad una difficoltà di comprendere ed accettare nuovi processi di trasformazione territoriale ed insediativa di rottura con il passato. Ad ogni modo, già dall'epoca di Strabone l'abitato tendeva a concentrarsi nell'area portuale<sup>49</sup>, lungo l'insenatura che offriva un sicuro riparo alle imbarcazioni<sup>50</sup>. Malgrado la decadenza, la città divenne sede di diocesi, attestata dalla fine del V secolo, ma fu definitivamente abbandonata dopo l'attacco piratesco dell'809<sup>51</sup>. Il suo erede, il centro abitato fortificato di Porto Baratti, è attestato dal secondo decennio del XII secolo: forse di nuova fondazione, probabilmente eretto dal vescovo di Massa Marittima, che ne sembra il proprietario, scompare dalla documentazione nella prima metà del Trecento<sup>52</sup>.

Il porto appare denominato sia di Porto Baratti (nel citato itinerario di Riccardo Cuor di Leone, nella narrazione, conservataci da una cronaca pisana trecentesca, della traslazione delle reliquie di S. Anastasia da Populonia a Pisa, e in un documento del 1 febbraio 1234, ora non più rintracciabile<sup>53</sup>), sia di Populonia (nella narrazione di scontri

---

<sup>48</sup> CLAUDII RUTILII NAMATIANI *De reditu suo*, I, vv. 409-414.

<sup>49</sup> Cfr. S. GELICHI, *Populonia in età tardo-antica e nell'alto medioevo: note archeologiche*, in *Populonia e Piombino in età medievale e moderna*, pp. 37-51, alle pp. 38-42.

<sup>50</sup> Come osservò anche Rutilio Namaziano: CLAUDII RUTILII NAMATIANI *De reditu suo*, I, vv. 401-402, «Proxima securum reserat populonia litus, qua naturalem ducit in arva sinum».

<sup>51</sup> Cfr. G. GARZELLA, *Cronotassi dei vescovi di Populonia-Massa Marittima dalle origini all'inizio del XIII secolo*, in G. ROSSETTI (cur.), *Pisa e la Toscana occidentale nel medioevo. A Cinzio Violante nei suoi 70 anni*, 1, Pisa 1991, pp. 1-21, alle pp. 1-6.

<sup>52</sup> Cfr. CECCARELLI LEMUT, *La Maremma populoniese nel medioevo*, pp. 8, 16.

<sup>53</sup> Per la traslazione cfr. CECCARELLI LEMUT, *Castelli, monasteri e chiese*, pp. 24-28; il documento è menzionato da A. CESARETTI, *Memorie sacre e profane dell'antica diocesi di Populonia*, Firenze 1784, I/1, n. 30 p. 138.

navali tra Pisani e Genovesi nel luglio 1162, in un atto del 25 agosto 1174<sup>54</sup>): nel *Breve della curia del mare* del 1297 si ordinava che ogni naviglio approdato avrebbe dovuto portare pietre per riattarlo<sup>55</sup>. La funzione del porto era probabilmente limitata alla distribuzione dei prodotti locali, in particolare i cereali<sup>56</sup>.

### 1.3. Castiglione della Pescaia

Un ruolo importante fu svolto dal porto di Castiglione della Pescaia per la sua posizione sul confine meridionale del contado pisano. La località prese nome da una pescaia, propriamente composta da più pescaie nel vicino stagno e nel suo emissario, nota fin dal IX secolo: nel maggio 992 il papa Giovanni XV vi istituì una pieve, ma l'insediamento fortificato è attestato solo dal 1163<sup>57</sup>. Nei decenni successivi entrò a far parte del contado pisano, che nei primi anni Sessanta giungeva sino a Scarlino: il castello è elencato tra quelli soggetti alla città sull'Arno nel diploma rilasciato il 1 marzo 1191 da Enrico VI al Comune di Pisa<sup>58</sup>.

Menzionato nel *Liber de existencia riveriarum*, il porto, controllato da un castello potentemente fortificato<sup>59</sup>, ci è noto soprattutto per la sua funzione di commercializzare i prodotti locali e dell'entroterra, vino, sale, grano, pesce<sup>60</sup>, ma possiamo ricordare che

---

<sup>54</sup> Rispettivamente BERNARDO MARAGONE, *Annales Pisani*, p. 27; ASP, *Dipl. Coletti*; ed. B. CARMIGNANI, *Le pergamene dell'Archivio di Stato di Pisa dal 3 maggio 1172 al 18 marzo 1175*, tesi di laurea, Università di Pisa, a.a. 1965-1966, relatore C. Violante, n. 50.

<sup>55</sup> Ed. BONAINI, *Statuti inediti*, III, p. 421. La norma è ripetuta nel Breve dell'Ordine del mare del 1322, *Ibid.*, p. 552.

<sup>56</sup> Cfr. le osservazioni di G. GARZELLA, *Da Populonia a Massa Marittima: problemi di storia istituzionale*, in *Populonia e Piombino in età medievale e moderna*, pp. 7-16, alle pp. 13-14.

<sup>57</sup> Cfr. M.L. CECCARELLI LEMUT, *Scarlino: le vicende medievali fino al 1399*, in R. FRANCOVICH (cur.), *Scarlino, I, Storia e territorio*, Firenze 1985, pp. 19-74, alla p. 39; per l'istituzione della pieve G. GARZELLA, *Le strutture ecclesiastiche della diocesi di Roselle-Grosseto: chiesa vescovile, sistema pievano, monasteri*, in M. ASCHERI (cur.), *Siena e Maremma nel Medioevo*, Siena 2001 (Documenti di Storia), pp. 7-26, alla p. 9. Diversamente da quanto scritto da S. PATITUCCI, *Evidenze archeologiche della Provincia Marittima bizantina in Toscana*, in M. ROTILI (cur.), *Società multiculturali nei secoli V-IX. Scontri, convivenza, integrazione nel Mediterraneo occidentale*, Atti della VII Giornata di studio sull'età romano-barbarica, Napoli 2001, pp. 191-222, alla p. 204, la prima attestazione del toponimo Castiglione risale al 1 agosto 1163, ed. MURATORI, *Antiquitates*, V, coll. 573-574; reg. F. SCHNEIDER, *Regestum Senense*, I (713-1235), Roma 1911 (Regesta Chartarum Italiae, 8), n. 224.

<sup>58</sup> Cfr. CECCARELLI LEMUT, *La Maremma populoniese nel medioevo*, pp. 62-63. Il diploma di Enrico VI si legge in MGH, *Legum sectio IV, Constitutiones et acta publica imperatorum et regum*, I (911-1197), ed. L. WEILAND, Hannoverae 1893, n. 333 pp. 472-477.

<sup>59</sup> Cfr. P. CAMMAROSANO - V. PASSERI, *Città, borghi e castelli dell'area senese-grossetana. Repertorio delle strutture fortificate dal Medioevo alla caduta della Repubblica di Siena*, Siena 1984, n. 12.1 p. 48.

<sup>60</sup> Possiamo citare, a puro titolo di esempio: per il vino 17 settembre 1283, 5 dicembre 1301 (ASP, *Spedali Riuniti*, n. 2070, cc. 282r, 98r-v), per la salagione di pesci e anguille 24 settembre 1299 (ASP, *Comune, Divisione A*, n. 82, c. 49r-v), 12 dicembre 1324 (*Ibid.*, n. 91, c. 76v-77r), per il sale 24 febbraio 1340 (*Ibid.*, n.

nella primavera 1312 fu una tappa dell'itinerario di Nicola, vescovo di Butrinto, chiamato a Pisa presso l'imperatore Enrico VII<sup>61</sup>.

#### 1.4. *La posizione nell'ordinamento del contado pisano*

Nell'ordinamento del contado pisano, diviso ai fini amministrativi, fiscali e giudiziari in circoscrizioni dette capitanie, governate da un ufficiale, il capitano, un cittadino pisano nominato dal Comune di Pisa, tutte queste località portuali ebbero un posto importante. Vada, già compresa prima nella capitania del Valdarno e delle Colline, poi in quella delle Colline<sup>62</sup>, risulta nel *Breve Pisani Communis* del 1287 sede di una capitania comprendente anche la vicina Rosignano Marittimo<sup>63</sup>. I registri del Comune di Pisa, conservatisi in modo frammentario e solo dalla fine del XIII secolo, testimoniano l'attenzione per il controllo della località, ove era insediata una guarnigione composta da un castellano e da un numero variabile di sergenti<sup>64</sup>. Piombino, Porto Baratti e Castiglione della Pescaia appartenevano all'inizio del Duecento alla vasta capitania di Maremma, ma già nel 1230 è attestata la circoscrizione comprendente Piombino, l'isola d'Elba e Porto Baratti, dalla quale poi tra il 1247 e il 1259 fu scorporata la capitania dell'Elba; dal 1259 è attestata anche quella di Castiglione della Pescaia. Particolarmente importante era il ruolo di Piombino e Castiglione della Pescaia, in ciascuna delle quali risiedeva un giudice inviato dal Comune di Pisa, da cui dipendevano rispettivamente due circoscrizioni giudiziarie estese a più capitanie<sup>65</sup>. Il centro più importante era però sicuramente Piombino, ove, caso unico nella Maremma pisana, il Comune locale compì l'intera evoluzione dal regime consolare a quello podestarile fino alla compiuta

---

53, c. 1r-v; ed. G. DUCCI, *Il codice 53 dell'Archivio di Stato di Pisa, Comune, Divisione A*, tesi di laurea, Università di Pisa, a.a. 1970-1971, relatore E. Cristiani, n. 1 pp. 1-3).

<sup>61</sup> NICOLAI EPISCOPI BOTRONTINENSIS *Relatio de itinere italico Henrici VII imperatoris ad Clementem papam*, ed. L.A. MURATORI, *Rerum Italicarum Scriptores*, IX, Mediolani 1727, coll. 885-934, alla col. 913.

<sup>62</sup> Cfr. rispettivamente 14 maggio 1212, ed. N. CATUREGLI - O. BANTI, *Le carte arcivescovili pisane del secolo XIII*, I, Roma 1974 (Regesta Chartarum Italiae, 37), n. 56 pp. 115-119, e giugno 1230, *Libri dell'entrata e dell'uscita della Repubblica di Siena detti del Camarlingo e dei Quattro Provveditori della Biccherna. Libro Terzo*, Siena 1915, pp. 213-214.

<sup>63</sup> Ed. GHIGNOLI, *I Brevi del Comune e del Popolo*, pp. 159-160.

<sup>64</sup> Cfr. 1 agosto 1297, ASP, *Comune Divisione A*, n. 81, c. 30r; ed. F. RIVA, *Le provvisioni ordinarie degli Anziani del Comune di Pisa del luglio-agosto 1297* (Archivio di Stato di Pisa, Comune, Divisione A, n.81), tesi di laurea, Università di Pisa, a.a. 1988-1989, relatore E. Cristiani, pp. 172-173.

<sup>65</sup> Per tutto questo cfr. CECCARELLI LEMUT, *La Maremma popoloniese nel medioevo*, pp. 67-69.

organizzazione di popolo, caratterizzata dalla presenza non solo degli anziani e del podestà, ma anche del capitano del popolo<sup>66</sup>.

## 2. *La costituzione di poli portuali indipendenti*

### 2.1. *Motrone*

Il controllo della costa dalla foce del Serchio a Castiglione della Pescaia e l'articolato sistema portuale consentivano ai Pisani di esercitare un vero e proprio monopolio commerciale sull'intera Toscana, cui altre città della regione tentarono di sottrarsi, in prima linea Lucca, che estendeva la sua influenza politica sulla costa versiliese e che qui cercò nella seconda metà del XII secolo di istituire un porto alla foce del torrente Motrone, tra le attuali Focette e il Cinquale. L'azione fu intrapresa con l'aiuto di Genova, fortemente interessata a ridimensionare il ruolo della rivale sull'Arno.

Già dall'inizio del secolo i Lucchesi avevano ottenuto il riconoscimento giuridico del loro interesse per quel corso d'acqua attraverso la concessione nel maggio-luglio 1116 da parte dell'imperatore Enrico V della libera navigazione sul Serchio e sul Motrone<sup>67</sup>, confermata da Lotario III nel 1133<sup>68</sup>. Dopo la metà del secolo l'attenzione lucchese per l'area divenne sempre maggiore: ad esempio un miracolo narrato nella *Vita* del santo pisano Ranieri, redatta nei primi anni Sessanta del XII secolo, mostra un pisano andato a far legna nel bosco di Motrone e assalito da arcieri lucchesi<sup>69</sup>; nello stesso periodo, il 10 settembre 1159, i Genovesi s'impegnarono ad approvvigionare Lucca di sale portandolo sulla spiaggia tra Motrone e Luni, ma qualora per tale motivo i Pisani avessero mosso guerra ai Lucchesi, il sale sarebbe stato venduto a Portovenere<sup>70</sup>: i Lucchesi intendevano così aggirare il monopolio produttivo e commerciale che Pisa con le saline sarde e maremmane esercitava su questo importante prodotto.

---

<sup>66</sup> Cfr. *Ibid.*, p. 71.

<sup>67</sup> Ed. K.F. STUMPF-BRENTANO, *Die Reichskanzler vornehmlich des 10., 11. und 12. Jahrhunderts*, voll. 3, Innsbruck 1865-1883, III, *Acta imperii inde ab Heinrico I ad Heinricum VI adhuc inedita*, pp. 100-101; ricordato anche da MGH) *Scriptores*, n.s., VIII, Berlin 1955<sup>2</sup>, *Tholomaei Lucensis Annales*, ed. B. SCHMEIDLER, p. 37.

<sup>68</sup> Ed. MGH, *Diplomata*, VIII, *Lotharii III diplomata nec non et Richenzae imperatricis placita*, edd. E. VON OTTENTHAL - H. HIRSCH, Berlin 1927, n. 47 p. 77, puntualmente ricordato da *Tholomaei Lucensis Annales*, p. 48.

<sup>69</sup> *Acta Sanctorum Iunii*, III, Antverpiae 1701, *De s. Raynerio solitario*, ed. D. PAPEBROCK, pp. 421-469, alla p. 458; R. GRÉGOIRE, *San Ranieri di Pisa (1117-1160) in un ritratto agiografico inedito del secolo XIII*, Pisa 1990, pp. 206-207.

<sup>70</sup> Ed. IMPERIALE DI S. ANGELO, *Codice diplomatico della Repubblica di Genova*, I, p. 375.

Alla città sull'Arno l'ampio privilegio rilasciato il 1 aprile 1162 dall'imperatore Federico I riconobbe, tra le altre cose, il dominio sulla costa da Civitavecchia a Portovenere, con la connessa proibizione a chiunque di erigervi porti o di commerciarvi senza il consenso pisano<sup>71</sup>: si trattava però di una dichiarazione d'intenti più che di una reale possibilità di controllo dell'intera fascia costiera, di fronte al profilarsi del pericolo non teorico ma reale di rottura dell'egemonia marittima pisana. E infatti i Lucchesi stavano intraprendendo la fortificazione dell'area alla foce di Motrone – come mostra l'accordo del 1166 con Genova<sup>72</sup> –, interpretata dai Pisani come un vero e proprio atto di ostilità.

I Pisani intrapresero allora una vasta politica di alleanza con i signori versiliesi, riuscendo a stringere Motrone in una morsa per terra e per mare<sup>73</sup>, finché nel novembre 1170 organizzarono una spedizione per attaccarlo e pervennero a conquistare e distruggere il castello<sup>74</sup>, annientando così anche tutte le speranze lucchesi di sottrarsi al monopolio commerciale pisano. Infine, la pace dell'estate 1181 regolò i problemi economici e commerciali tra le due città: tra le altre cose i Lucchesi s'impegnarono a non erigere fortificazioni tra le foci del Serchio e della Magra, ad utilizzare Porto Pisano e ad approvvigionarsi di sale a Pisa, ma i redditi della dogana del sale erano divisi tra le due città e i Lucchesi avrebbero pagato gli stessi dazi portuali dei Pisani<sup>75</sup>,

La Versilia rimase nell'orbita politica pisana fino alla metà del XIII secolo, finché la ripresa del guelfismo con la discesa di Carlo I d'Angiò e la sconfitta di Manfredi a Benevento nel 1266 riportarono la zona, insieme con il ricostruito castello Motrone, in

---

<sup>71</sup> Ed. MGH, *Diplomata*, X, *Friderici I diplomata*, ed. H. APPELT, Hannover 1975-1988, 2, n. 356 pp. 198-203; cfr. BERNARDO MARAGONE, *Annales Pisani*, p. 40.

<sup>72</sup> Ed. IMPERIALE DI S. ANGELO, *Codice diplomatico della Repubblica di Genova*, I, p. 40. Sulle vicende di Motrone nella seconda metà del XII secolo cfr. S. ORVIETANI, *Gli insediamenti portuali lungo la costa da Luni a Piombino dalla fine dell'età romana al XIII secolo*, tesi di laurea, Università di Pisa, a.a. 1987-1988, relatrice G. Rossetti, pp. 219-229.

<sup>73</sup> *Annali Genovesi*, I, pp. 222-223, 239-240; cfr. M.L. CECCARELLI LEMUT, *L'uso della moneta nei documenti pisani dei secoli XI e XII*, in G. GARZELLA - M.L. CECCARELLI LEMUT - B. CASINI, *Studi sugli strumenti di scambio a Pisa nel medioevo*, Pisa 1979, pp. 49-120, alla p. 87. Sui rapporti tra Pisa e la Versilia è di prossima pubblicazione uno studio dell'amica e collega R. Pescaglini Monti.

<sup>74</sup> Gli eventi militari sono narrati da BERNARDO MARAGONE, *Annales Pisani*, pp. 50-51, da integrare con l'inedita versione volgare della cronaca in Archivio Capitolare di Pisa, ms. C. 105, cc. 59r-99v, alle cc. 94v-96r, e con la notizia d'ignota provenienza sull'assedio di Motrone presente nel medesimo codice, c. 48v.

<sup>75</sup> I testi relativi alla pace sono raccolti e discussi da CECCARELLI LEMUT, *L'uso della moneta*, pp. 95-120.

mano ai Lucchesi nel 1267<sup>76</sup>: ovviamente il Comune di Pisa vietava l'utilizzazione del porto, come di quello di Talamone, ai Pisani e agli abitanti del loro contado<sup>77</sup>. Per questo periodo possiamo ricordare che all'inizio della primavera del 1283 Carlo I d'Angiò in viaggio verso Bordeaux, dopo aver sostato a Firenze, s'imbarcò «alla spiaggia di Motrone» su una flotta di sedici galee «armate venute di Proenza»<sup>78</sup>.

La situazione si rovesciò nel secondo decennio del Trecento, allorché i Pisani, guidati da Ugucione della Faggiola, nell'estate del 1314 poterono riprendere il castello e il controllo della Versilia<sup>79</sup>, che conservarono per più di mezzo secolo. Ai Pisani interessava soprattutto l'aspetto militare del castello<sup>80</sup>, non il porto, di scarsa o nessuna importanza per chi possedeva un impianto rilevante come Porto Pisano.

Nel 1342 Pisa riuscì ad assoggettarsi Lucca e il suo territorio, ma nel 1369 la città riuscì a liberarsi dal dominio pisano e riprese il controllo della costa versiliese<sup>81</sup>: allora l'approdo alla foce del Motrone conobbe una buona ripresa e svolse un'importante funzione commerciale per Lucca e addirittura, per qualche breve periodo tra la fine del Trecento e l'inizio del Quattrocento, per i Fiorentini, spinti da contrasti con Pisa a lasciare il più adatto, e preferito, Porto Pisano<sup>82</sup>. Le informazioni presenti nelle lettere dell'Archivio Datini di Prato, esaminate da Pelù, mostrano i non grandi capienza e pescaggio della foce del Motrone, larga una ventina di metri, sì che le navi di maggior tonnellaggio dovevano ancorarsi in mare per essere scaricate con l'ausilio d'imbarcazioni più piccole, mentre la lontananza dalla costa della fortificazione non offriva la necessaria sicurezza e le operazioni dovevano svolgersi in fretta per timore di attacchi pirateschi o nemici. Le infrastrutture portuali erano piuttosto carenti e così

---

<sup>76</sup> I diversi brani cronistici pisani, lucchesi, fiorentini e genovesi sono riferiti da S. GIANNOTTI, *Storia ed archeologia del porto e del forte di Motrone di Versilia*, tesi di laurea, Università di Pisa, a.a. 2001-2002, relatore M. Milanese, pp. 54-60.

<sup>77</sup> Statuti del 1302, ed. BONAINI, *Statuti inediti*, II, pp. 391-392.

<sup>78</sup> G. VILLANI, *Nuova Cronica*, a cura di G. PORTA, Parma 1991, VIII, 86.

<sup>79</sup> RANIERI SARDO, *Cronaca di Pisa*, a cura di O. BANTI, Roma 1963 (Fonti per la storia d'Italia, 99), p. 70; G. VILLANI, *Nuova Cronica*, X, 68.

<sup>80</sup> Nei registri superstiti della cancelleria del Comune di Pisa si trovano annotati i pagamenti alle guarnigioni militari presenti nel borgo e nella rocca di Motrone, ciascuna composta da un castellano e da un numero piuttosto consistente di sergenti: intorno a 25 nel borgo, una quindicina nella rocca.

<sup>81</sup> Cfr. S. BONGI (cur.), *Le croniche di Giovanni Sercambi Lucchese (secoli XIV-XV)*, voll. 3, Roma 1892 (Fonti per la Storia d'Italia, 19-21), I, pp. 126-127; RANIERI SARDO, *Cronaca di Pisa*, p. 187.

<sup>82</sup> Cfr. GIANNOTTI, *Storia ed archeologia*, pp. 79-88; P. PELÙ, *Porti fiorentini di ripiego nella Toscana nella seconda metà del secolo XIV*, Lucca 1974.



pure le vie di comunicazione terrestri, migliorate con l'arrivo dei mercanti fiorentini<sup>83</sup>, ma veniva utilizzata anche la rete delle piccole vie d'acqua interne<sup>84</sup>. Motrone era frequentato da imbarcazioni liguri, provenzali e catalane e coinvolto principalmente nei collegamenti con la Liguria e la Francia meridionale; la sua area di redistribuzione delle merci attraverso la Garfagnana, che ne trasse sensibili benefici, raggiungeva la pianura padana e persino Venezia, Ancona e Perugia<sup>85</sup>

Ovviamente, la conquista fiorentina di Pisa nel 1406 mutò la situazione e Motrone iniziò un processo d'inarrestabile decadenza, che portò in breve tempo all'abbandono del porto<sup>86</sup>. Ciò era connesso anche con l'avanzare della linea di costa: nel 1170 il castello sorgeva sul mare, 1 km all'interno dell'odierna linea di costa, mentre le strutture del porto trecentesco si trovavano a 300 m circa dalla fortificazione<sup>87</sup>.

## 2.2 Talamone

Talamone sorge in posizione ben riparata, in un seno di mare ove fin dall'età etrusca si affacciavano approdi e un centro cittadino nell'area di Talamonaccio, sulla costa orientale della baia, distrutto nel I secolo a.C. Il porto tuttavia, pur subendo una continua decadenza, continuò ad essere frequentato fino all'inizio del VII secolo<sup>88</sup>. In seguito l'abitato e il porto si trasferirono sulla costa occidentale: con questa località è stato identificato «Marsâ 'al Kinzîrîyah», porto della cinghialeria, «dominato da valido fortilizio», nominato dal geografo arabo Al-Idrisi alla metà del XII secolo come tappa del viaggio per mare tra Pisa e Civitavecchia<sup>89</sup>; alla fine del secolo Talamone è ricordato dal citato *Liber de existencia riveriarum* e fu una tappa nel viaggio del re Riccardo Cuor di Leone<sup>90</sup>. Nel 1251 il conte Guglielmo degli Aldobrandeschi era in trattative con il Comune di Firenze per la concessione dei porti di Talamone e Port'Ercole, ove i

---

<sup>83</sup> Cfr. *Ibid.*, p. 21, 24-26.

<sup>84</sup> Cfr. GIANNOTTI, *Storia ed archeologia*, pp. 144-146.

<sup>85</sup> Cfr. PELÙ, *Porti fiorentini di ripiego*, pp. 28-30, 34-99; IDEM, *L'economia della Garfagnana e le sue relazioni col porto di Motrone*, in *La Garfagnana. Storia, cultura, arte*, Modena 1993, pp. 213-322.

<sup>86</sup> Cfr. GIANNOTTI, *Storia ed archeologia*, pp. 88-97, 102.

<sup>87</sup> Cfr. *Ibid.*, pp. 111-112.

<sup>88</sup> Sulla vicenda di Talamone vedi ora B. SORDINI, *Il porto della "ente vana". Lo scalo di Talamone tra il secolo XIII e il secolo XV*, Siena 2000: per l'età antica e altomedievale pp. 37-50.

<sup>89</sup> M. AMARI - C. SCHIAPARELLI, *L'Italia descritta nel «Libro del re Ruggero» compilato da Edrisi*, testo arabo pubblicato con versioni e note, Roma 1883, pp. 86. La località è detta distare da Pisa 60 miglia e 50 da Civitavecchia.

<sup>90</sup> Cfr. sopra rispettivamente note 4 e 5. SORDINI, *Il porto della "ente vana"*, non cita queste menzioni di geografi ed itinerari.

Fiorentini meditavano di dirottare i traffici che facevano capo a Porto Pisano<sup>91</sup>. Mezzo secolo più tardi il Comune di Siena, nel suo processo di espansione in Maremma, riuscì ad acquistare per novecento fiorini d'oro il porto di Talamone dal formale proprietario, il monastero di S. Salvatore del Monte Amiata, benché in realtà fosse controllato dagli Aldobrandeschi. I Senesi intrapresero subito l'ampliamento e la ristrutturazione del castello e dell'impianto portuale: nel Caleffo Nero del Comune di Siena si è conservato lo schema planimetrico del progetto urbanistico elaborato nel 1306, che in corso di attuazione subì modifiche per le condizioni del terreno e le esigenze militari<sup>92</sup>.

I mercanti fiorentini provarono molto interesse per il porto e il Comune di Firenze stipulò accordi al riguardo con quello di Siena nel 1311, nel 1342 e nel 1356: quest'ultimo fu seguito da un'intensa attività edilizia per il fondaco e da un progetto di colonizzazione del territorio circostante, che testimonia l'estrema difficoltà incontrata nel voler creare un solido retroterra. Il cronista Giovanni Villani riferisce come in diverse occasioni, allorché per ragioni politiche non era possibile utilizzare Porto Pisano, i Fiorentini si servissero di Talamone: nel 1318 raggiunsero Genova «per mare per la via di Talamone» le truppe inviate in soccorso del re di Napoli Roberto d'Angiò, assediato nella città ligure; analoga via tennero per raggiungere Firenze nel maggio 1325 Raimondo di Cardona, capitano di guerra nella lotta contro Castruccio Castracani, signore di Lucca, e nel giugno 1326 quattrocento cavalieri provenzali; nel porto maremmano il Comune di Firenze fece sbarcare e poi condurre a Firenze «con grande rischio e ispendio» il grano siciliano durante la grave carestia del 1328-1329<sup>93</sup>.

Anche se l'impianto portuale svolgeva un ruolo di rilievo nell'approvvigionamento senese di grano e di sale, i traffici erano sostanzialmente subordinati alle iniziative e alle scelte fiorentine: il porto risultava pertanto privo di autonomia economica e di un retroterra produttivo sì che le stesse autorità senesi lo ritenevano un'incerta fonte di reddito e preferivano darlo in concessione pluriennale a grandi famiglie cittadine, pratica che in prospettiva ne aggravò le condizioni economiche. Anche in questo caso la conquista fiorentina di Pisa nel 1406 segnò la sorte del porto, benché vi si insediassero mercanti catalani. Il Quattrocento vide una crisi progressiva, accompagnata dal degrado

---

<sup>91</sup> Ed. L. FUMI, *Trattato tra il comune di Firenze e i Conti Aldobrandeschi per i porti di Talamone e d'Ercole*, in «Archivio Storico italiano», s. 3, XXIII (1876), pp. 218-222.

<sup>92</sup> Cfr. SORDINI, *Il porto della "gente vana"*, pp. 84-112.

<sup>93</sup> G. VILLANI, *Nuova Cronica*, rispettivamente X, 95, 295, 353; XI, 119.

delle opere murarie sì che nel 1532 per Baldassarre Peruzzi rappresentava un punto di facile penetrazione per i pirati turchi<sup>94</sup>.

---

<sup>94</sup> Vedi su tutto questo l'agile sintesi di CAMMAROSANO - PASSERI, *Città, borghi e castelli dell'area senese-grossetana*, n. 38.13 pp. 125-126. Una descrizione delle vicende fino ai primi decenni del Quattrocento è offerta da SORDINI, *Il porto della "gente vana"*, pp. 175-220.

1. vedere nel *Compasso da navegare* che porti ci siano a Nord di Pisa: M. ANGELOTTI, *Un duecentesco Compasso da Navegare*, tesi di laurea, Università di Pisa, a.a. 1984-1985, relatore A. Stussi, e a che pp. sono citati i porti di Piombino, Portoferraio, Porto Longone, Port'Ercole e Porto S. Stefano.

2. vedere M. AMARI - C. SCHIAPARELLI, *L'Italia descritta nel «Libro del re Ruggero» compilato da Edrisi*, testo arabo pubblicato con versioni e note, Roma 1883.

*Annali Genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori, (secoli XII-XIII)*, a cura di L.T. BELGRANO - C. IMPERIALE DI S. ANGELO, voll. 5, Roma 1890-1929 (Fonti per la storia d'Italia, 11-14 bis): I, Oberto Cancelliere, pp. 209-210, 222-223, 239-240

BERNARDO MARAGONE, *Annales Pisani*, a cura di M. LUPO GENTILE, in *Rerum Italicarum Scriptores*, n. ed., VI/2, Bologna 1936, pp. 3-74, pp. 50-51

Possiamo inoltre ricordare la foce di Follonica, menzionata nel XIV secolo come approdo per barche cariche di grano e di sale<sup>95</sup>, il porto di Portiglione ancora per grano e sale<sup>96</sup>.

---

<sup>95</sup> Rispettivamente il 22 maggio 1311 (ASS, *Dipl. Riformagioni*, 1312 maggio 22) e il 18 gennaio 1337 (ASP, *Dipl. Alliata*, 1338 luglio 13).

<sup>96</sup> Rispettivamente l'8 settembre 1311 (Archivio di Stato di Siena, *Dipl. Riformagioni*, 1311 settembre 8) e il 13 luglio 1335 (ASP, *Dipl. Alliata*, 1335 luglio 13).