

MICHEL BALARD

**BISCOTTO, VINO E... TOPI: DALLA VITA DI BORDO
NEL MEDITERRANEO MEDIEVALE**

In una pagina del « Libro del Consulado del mar », di cui l'ultima redazione risale agli anni 1340-1400, compaiono i topi ed i gatti in un divertente balletto. Se non ci sono gatti a bordo, il patrono della nave deve risarcire i mercanti per i danni provocati dai topi, a meno che costui abbia potuto, grazie ad uno scalo, sostituire i gatti morti a bordo. In questo caso, i mercanti perdono ogni diritto ad un risarcimento¹.

Nelle leggi marittime, i riferimenti agli animali parassiti non sono molti. Il brano citato del « Libro del Consulado del mar » evidenzia un aspetto, certo minore, della vita di bordo sulle navi medievali, ma un aspetto evidenziato anche dai viaggiatori e pellegrini a proposito delle spaventose condizioni dei viaggi marittimi nel Mediterraneo medievale. Benché abbiano stipulato un contratto con il patrono della nave, i passeggeri sono trattati male da costui, dispongono di uno spazio ridottissimo per la loro persona ed i bagagli, entrano in conflitto con i pidocchi ed i topi, con i quali si disputano un biscotto duro come la pietra², bevono un'acqua fetida e soffrono tutte le miserie del mondo – un cibo monotono sprovvisto di vitamine, il timore dei Turchi, dei pirati e dei temporali – prima di arrivare al termine del viaggio e della loro penosa ascesa. In poche parole, se si dà fiducia ai racconti dei viaggiatori e dei pellegrini del Quattrocento, il passaggio oltremare rappresenterebbe quasi un anticipo dell'Inferno.

La vita di bordo non corrisponde sempre a queste descrizioni, scritte nella loro grande maggioranza da viaggiatori venuti dall'entroterra o dall'Oltre-

¹ J-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*, Parigi 1828-1845, t. 2, p. 75. Si veda anche l'edizione più completa di A. CAPMANY Y DE MONTPALAU, *Libro del Consulado del Mar*, Barcelona 1961.

² Si veda la definizione del biscotto da parte dell'autore del *Voyage de la Sainte Cyté de Hierusalem*, ed. CH. SCHEFER, in *Recueil de Voyages et de Documents pour servir à l'Histoire de la Géographie*, 2, Parigi 1882, p. 25: « c'est du pain cuit deux fois pour l'empêcher de moisir, et si bien qu'au bout de trois jours, il est aussi dur qu'à la fin d'une année ».

monte, per i quali di solito il mare è considerato come un elemento nemico – Santo Brasca diceva che non è naturale per l'uomo di navigare – e gli armatori sono ritenuti persone di poca fiducia, pronte ad ingannare i passeggeri ed a trarne il maggiore profitto. Per definire quale era in realtà la vita di bordo, la lettura dei racconti di viaggio deve essere completata e verificata sulla base della testimonianza dei libri di bordo, che registrano le spese sostenute per la compagnia – cioè la comunità dell'equipaggio e dei passeggeri. Questi libri mettono in evidenza il contrasto non soltanto tra ufficiali e marinai, ma soprattutto tra le diverse categorie di passeggeri. Essi dimostrano l'impatto della disgregazione della compagnia fra Tre e Quattrocento, conseguenza diretta della così detta « rivoluzione marittima del Medioevo », studiata da Frederic Lane, che ne deduceva l'abbassamento del salario e del cibo dei marinai³. Sulla base dei suoi studi⁴, vorrei sottolineare l'impatto decisivo di questa rivoluzione nell'organizzazione della vita di bordo, per quanto riguarda l'alloggio, il cibo e la vita quotidiana. La compagnia del dodicesimo secolo, che non distingueva tanto le condizioni di vita dell'armatore, dei mercanti e dei marinai a bordo, si disgrega a favore di una maggiore diversità, che rifletta le condizioni sociali nei viaggi marittimi, tanto che questi fossero compiuti su navi mercantili quanto su galere da guerra.

Alla fine del Medioevo, il viaggio marittimo viene organizzato in modo contrattuale, tanto per i nobili, i mercanti, i pellegrini quanto per i marinai e i galeotti. Il Senato veneziano si trasforma in agenzia di viaggio all'occasione del trasferimento in Terra Santa di grandi personaggi che richiedono un passaggio sulle galee veneziane per loro stessi e per il loro seguito. Lo Stato noleggia una galea con tutto l'armamento e il vettovagliamento per il passaggio oltremare, mentre consente un dono di benevolenza per onorare i grandi visitatori. Così, Enrico di Lancastre riceve una somma di 300 ducati al momento della partenza, ma deve sborsare uno *skippagium* di 2785 ducati per avere a disposizione la galea affidatagli⁵. Nel 1398 il duca di Mantova è

³ F.C. LANE, *Salari e reclutamento dei galeotti veneziani 1470-1580*, in *Le navi di Venezia*, Torino 1983, pp. 176-200; lo stesso argomento in J.-C. HOCQUET, *Gens de mer à Venise: diversité des statuts, conditions de vie et de travail sur les navires*, in R. RAGOSTA, *Le genti del mare Mediterraneo*, 2 voll., Napoli 1981, 1, pp. 103-168.

⁴ Studi raggruppati nel volume sopra citato, *Le navi di Venezia*.

⁵ L. TOULMIN SMITH (ed.), *Expeditions to Prussia and the Holy Land by Enry Earl of Derby 1392*, Londra, Camden Society, n.s. n° 52, 1894, pp. 278-279.

accolto gratuitamente su una delle galee di Beirut, in quanto è accompagnato da un seguito di 35 persone che pagano il passaggio. Lo stesso avviene l'anno successivo per un nobile francese, accompagnato da 20 persone⁶. In questo caso, principi e nobili organizzarono con il loro seguito la vita a bordo della nave, riservandosi gli spazi più comodi nei castelli di poppa, dove è anche collocata la camera delle donne⁷.

Il contratto stipulato con i mercanti è meno esplicito. I primi atti di noleggio del Duecento si interessano soprattutto alle merci, al volume del carico e al pagamento del nolo. Non dicono quasi nulla sulle condizioni di trasporto dei mercanti stessi, ad eccezione del prezzo del noleggio. L'unico accenno viene dai contratti genovesi degli anni 1251-1253: le navi trasportano da 40 a 100 passeggeri, tra i quali sono escluse le donne, i falconi e gli astori⁸. Invece, secondo il Libro del Consulado del mar, i mercanti sono accolti a bordo dallo scrivano e dal nocchiero, che affidano il posto migliore a quelli che trasportano la più grande quantità di merci⁹.

I pellegrini ci hanno trasmesso i racconti più dettagliati sulle condizioni dell'imbarco. Santo Brasca e, soprattutto, Felix Faber nel suo *Evagatorium*, hanno trascritto le clausole del contratto stipulato con il patrono della nave, secondo un modello adottato nei trasporti veneziani di pellegrini. Faber, che andava in Terra Santa per la seconda volta, intendeva imporre al patrono della « Contarina » clausole molto precise, non accettate del tutto dall'armatore. Il prezzo del passaggio costituisce il punto essenziale del dissenso. Già nel Duecento, variava a seconda del posto attribuito ai pellegrini, sulla base del loro grado sociale. Marsiglia richiedeva quattro libbre tornesi per la prima classe, cioè un posto nel così detto « paradiso », nel castello o sulla prima coperta; tre libbre per la seconda classe, che corrispondeva alla seconda coperta e ai corridori, là dove un po' d'aria fresca entra dai portelli di carico; e infine due libbre per una terza classe, relegata nei livelli inferiori della nave¹⁰.

⁶ Archivio di Stato di Venezia, Senato Misti, reg. n° 43, ff. 62v.-63r., 69v., 76r., 78r.; n° 44, ff. 47r.-v., 107v.-108r.

⁷ H.F.M. PRESCOTT, *Le voyage de Jérusalem au XVe siècle*, Parigi 1959, p. 69.

⁸ E.-H. BYRNE, *Genoese Shipping in the XIIth and XIIIth Centuries*, Cambridge (Mass.), 1930, pp. 86, 95-96, 100, 107, 115-116; L. BALLETTTO, *In tema di marineria genovese*, in *Le genti del mare Mediterraneo* cit., pp. 365 e 368.

⁹ J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes* cit., t. 2, p. 79.

¹⁰ A. JAL, *Pacta naulorum des années 1246, 1268 et 1270*, in J.-B. CHAMPOLLION-FIGEAC, *Documents historiques inédits*, Paris 1841, 1, p. 605.

Nelle loro proposte del 1268, i Veneziani offrivano ai cavalieri un posto sotto il ponte, nello spazio tra l'albero maggiore e la poppa; agli scuderi un posto sul ponte, e ai modesti pellegrini uno spazio tra l'albero e la prua, là dove si risentono di più i movimenti della nave. I contratti veneziani del Quattrocento prendono in considerazione la condizione sociale del pellegrino. Il prezzo del passaggio va da 20 a 60 ducati: Casola sborsa 60 ducati ma è accolto alla tavola del capitano, e la somma copre tutte le sue spese di viaggio via mare e via terra, cioè il transito da Giaffa a Gerusalemme¹¹. Secondo l'*Informacon for Pylgrymes*¹², si possono pagare 50 ducati per il trasporto, il cibo ed un posto « buono e onesto » a bordo. Felix Faber sborsa 40 ducati, Bernhard von Breydenbach 42, ma i pellegrini più poveri soltanto una trentina. I monaci di Terra Santa sono presi a bordo « gratis et amore », se non superano il numero di due per ogni viaggio¹³.

Se passiamo dai pellegrini ai marinai, il contratto, ancora più breve, sottolinea gli obblighi del patrono in materia di salari, e dei marinai per la presentazione di un garante, per il loro imbarco e per quello della loro pacotilla. Le leggi marittime, più o meno simili nell'intero bacino mediterraneo, precisano le condizioni contrattuali a questo proposito, ma dicono poco sullo spazio occupato dai marinai: a Venezia è proibito a loro di insediarsi per la notte tra l'albero grande e la poppa¹⁴.

L'imbarco e l'attribuzione dei posti a bordo manifestano la differenziazione sociale già in atto al momento della redazione del contratto. L'aiuto del patrono e dei marinai ai passeggeri è sottinteso per le persone di più alto grado sociale. Per i mercanti, il Libro del Consulado del mar fa obbligo al patrono di trasportare il baule e il letto del mercante e del suo servitore, a meno che il primo abbia soltanto una piccola quantità di merci da trasportare verso Alessandria, Acri o la Piccola Armenia¹⁵. Il servizio è dunque legato alla cifra del nolo pagato: il migliore posto al più importante mercante, il peggiore al più modesto, secondo l'attribuzione prevista dalle leggi marittime.

¹¹ M.M. NEWETT, *Canon Pietro Casola's Pilgrimage to Jerusalem*, Manchester 1907, pp. 153-154.

¹² G.H. FREELING, *Informacon for Pylgrymes unto the Holy Londe*, Londra 1893, f.9b.

¹³ Si veda J. RICHARD, *Le transport outre-mer des croisés et des pèlerins (XIIIe-XVe siècles)*, in K. FRIEDLAND (ed.), *Maritime Aspects of Migration*, Colonia-Vienna 1989, pp. 37-38.

¹⁴ F.C. LANE, *I marinai veneziani e la rivoluzione nautica del Medioevo*, in *Le navi di Venezia* cit., p. 153, n. 8.

¹⁵ J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes* cit., t. 2, p. 80.

I racconti dei pellegrini si soffermano di più sugli spazi occupati dai passeggeri, spazi molto ridotti. Già nel Duecento, un capitolo degli statuti di Marsiglia definisce lo spazio minimo da assegnare ai pellegrini, cioè 1m²,03, vale a dire lo spazio appena necessario per stendersi di notte e disporre il proprio baule¹⁶. Le disavventure di Felix Faber, alla partenza da Alessandria, dimostrano le difficoltà dell'insediarsi a bordo. All'imbarco Faber e il suo compagno sono costretti a passare la prima notte seduti sui loro bagagli alla prua della galea, ingombrata da passeggeri e di merci, soprattutto di sacchi di cotone di Giaffa, acquisiti dai membri dell'equipaggio. All'alba, Faber riesce a scavalcare i corpi stesi sul ponte per arrivare al cassero, dove dormono il capitano e il patrono. Aspetta il loro risveglio per richiedere che gli sia attribuito un posto più adeguato. Il comito e lo scrivano sono incaricati di trovarlo. Finalmente, Faber è insediato contro la parete della stiva, in un bugigattolo definito da lui « spazioso e calmo », « il posto migliore della galea », sopra i sacchi di spezie, ma al quale ha accesso dopo un cammino in ginocchio nel buio completo. Può agganciare i vestiti sulla parete e disporre il suo letto sui sacchi di giengiovo, un modo come un altro per non sentire gli odori nauseabondi del fondo della stiva¹⁷.

Di solito, i pellegrini disponevano di *loca* o *stantiae*, molto strette, dove stendere il proprio materasso e disporre le poche cose che sono costretti a portare con sé. L'autore anonimo del « Saint voyage de Jérusalem » ne fornisce un elenco che comprende non soltanto il letto, ma una stuoia, una corda e due barili, uno per l'acqua e l'altro per il vino. Santo Brasca vi aggiunge un gabbano per dormire sotto le stelle e un vestito caldo per affrontare d'inverno il viaggio di ritorno. Felix Faber, più raffinato, si è preoccupato di portare in più camicie, tovaglioli, asciugamani e guanciali. Secondo lo statuto veneziano del 1229, soltanto i cavalieri, i preti ed i mercanti dispongono di un armadio per mettere sotto chiave le proprie cose. I pellegrini hanno a disposizione un piccolo spazio in carena, i così detti *cumbae peregrinorum*, l'accesso ai quali è proibito ai galeotti per paura dei furti. Si può capire l'urgenza di imbarcarsi tra i primi, per poter disporre dei posti migliori, al centro della nave e vicino ai riquadri, tra i quali passa l'aria fresca. La vicinanza di uomi-

¹⁶ J. PRYOR, *The naval Architecture of Crusader Transport Ships*, in *The Mariner's Mirror*, t. 70/4, p. 374-375.

¹⁷ R.P. J. MASSON, *Le voyage en Egypte de Felix Fabri 1483*, 3 vol., Parigi 1975, t. 3, pp. 971-973.

ni e bestie spiega la rapida propagazione delle malattie, le vittime delle quali vengono immediatamente portate via e sottratte, come dice Faber, al puzzo del dormitorio comune.

Per quel che riguarda i marinai, i testi evidenziano la differenziazione crescente tra specialisti - balestrieri e artigiani - da una parte e rematori dall'altra. I primi godono di una situazione più o meno paragonabile a quella degli ufficiali di bordo, con « stantiae » vicine ai castelli, mentre i semplici rematori dispongono del loro banco, sotto il quale vengono ammucchiate le così dette « sportades » o « portate ». Si tratta di una quota di merci che sono esenti da ogni diritto di dogana e di nolo e che costituiscono quindi un supplemento, non trascurabile, al salario dei marinai, a tal punto che questa quota di merci viene regolata dalle leggi marittime¹⁸. Per i galeotti, il luogo di lavoro è anche spazio di riposo: il loro ponte è sovrapposto al dormitorio dei pellegrini.

La rivoluzione nautica del Medioevo è stata la causa principale della degradazione della condizione dei marinai; ha approfondito la differenziazione tra gli specialisti del mare e i semplici rematori, ma anche tra i mercanti ed i pellegrini, a seconda delle loro condizioni sociali. Alla fine del Medioevo, la comunità dei marinai e dei mercanti a bordo non esiste più; il viaggio è più o meno comodo a seconda dei mezzi finanziari e della fama dei passeggeri.

Molto è già stato scritto sull'alimentazione della gente di mare¹⁹. Ma è stato soprattutto preso in esame il cibo dei marinai, e non tanto quello degli ufficiali e dei passeggeri. Certo, il regime alimentare dei marinai è considerato come una costante internazionale e stabile attraverso i secoli medioevali. Ricordiamo innanzitutto i dati fornitici da Marino Sanudo Torsello, nel suo progetto di crociata contro l'Egitto (1320)²⁰. La dieta quotidiana è costitui-

¹⁸ J.-C. HOCQUET, *Gens de mer à Venise* cit., pp. 161-162; J. GUIRAL-HADZIOSSIF, *Valence, port méditerranéen au XVe siècle (1410-1525)*, Parigi 1986, p. 231-232.

¹⁹ F.C. LANE, « Salari e regime alimentare » cit.; J.-C. HOCQUET, *Gens de mer à Venise* cit.; J. GUIRAL-HADZIOSSIF, *Valence, port méditerranéen* cit.; CH.-E. DUFOURCQ, *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen Age*, Parigi 1975; M. MOLLAT, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique IXe-XVIIe siècles*, Parigi 1983; M. BALARD, *Navigations génoises en Orient d'après des livres de bord du XIVe siècle*, in *Comptes-rendus de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres*, nov-déc. 1988, pp. 788-791.

²⁰ M. SANUDO TORSSELLO, *Liber secretorum fidelium Crucis terrae Sanctae recuperatione et conservatione*, in J. BONGARS, *Gesta Dei per Francos*, Hanover 1611, pp. 60-64; i dati sono stati analizzati da F.C. LANE, *Salari e regime alimentare* cit.

ta da 715 grammi di biscotto, mezzo litro di vino, 40 grammi di formaggio, 52 di carne salata, 98 di fave, cioè un totale di 3915 calorie provenienti per il 71% dai carboidrati, per il 14% dai grassi e per il 14% dalle proteine. Infatti, le leggi genovesi del 1339, al capitolo del « Tractatus marinariorum », fanno obbligo al patrono delle galee di consegnare ai marinai trenta oncie di biscotto al giorno, cioè 790 grammi, un po' più di quello che prevedeva Sanudo vent'anni prima²¹. Secondo le stesse leggi, il patrono delle galee leggere deve caricare 75 cantari di biscotto, cioè l'equivalente di 3 tonnellate e mezza, per il consumo di un equipaggio di 180 uomini in venticinque giorni: un'autonomia di consumo per un viaggio verso Costantinopoli o verso la Siria, poiché la stessa legge fa obbligo di completare il carico a Napoli o in Sicilia, secondo quello che era stato fino a quel momento consumato²².

I libri di bordo genovesi confermano queste disposizioni. Il registro di Silvestro de Marinis, tenuto per il viaggio della galea Sant'Antonio da Genova ad Alessandria nel 1382, elenca tutte le derrate comprate prima della partenza, a Genova, per l'equipaggio: in primo luogo biscotto, vino e poi qualche barile di pesci salati: tutti prodotti radunati tra il 14 di gennaio e il 20 marzo, data della partenza. Negli scali, le spese per la ciurma sono rare: vino, acqua dolce e, soprattutto, cantari di biscotto, comprati a Messina, Reggio, Alessandria, Tripoli, e poi per il viaggio di ritorno a Corfù ed a Reggio di Calabria. A Messina e Reggio il pane fresco si sostituisce in parte al biscotto²³.

In Oriente, la dieta dei marinai è quasi uguale. Vediamo ad esempio il libro del legno di Bertono Iuro, che nel 1368 viaggia da Famagosta alla volta di Costantinopoli²⁴. Prima della partenza, il patrono fa comprare 3 cantari e 76 rotoli di biscotto, cioè 858 kg., secondo le equivalenze date da Pegolotti. L'approvvigionamento corrisponde dunque al consumo di ottanta marinai, cifra dell'equipaggio, durante una quindicina di giorni; infatti, nessuna quantità in più viene comprata durante i quindici giorni di navigazione lenta tra Cipro e Rodi. Ma, subito dopo l'arrivo nell'isola dei Cavalieri, il patrono fa

²¹ V. VITALE, *Le fonti del diritto marittimo genovese*, Genova 1951, p. 65.

²² *Ibid.*, p. 93.

²³ Archivio di Stato di Genova (ASG), Antico Comune, *Galearum marinariorum introitus et exitus*, n° 724. Si veda J. DAY, *Prix agricoles en Méditerranée à la fin du XIVe siècle (1382)*, in *Annales E.S.C.*, 1961, pp. 629-656; M. BALARD, *Escales génoises sur les routes de l'Orient méditerranéen au XIVe siècle*, in *Les grandes Escales. Recueils de la Société Jean Bodin*, t. 32, 1974, pp. 243-264.

²⁴ ASG, *Galearum S. Georgii*, n° 2122/c; si veda il nostro lavoro *Navigations génoises cit.*

comprare 2 cantari e 38 rotoli di biscotto, cioè 548 kg., che bastano per una navigazione di una decina di giorni. Non si registrano altri acquisti durante i diciassette giorni di navigazione tra Rodi e Costantinopoli. Arrivato nella capitale bizantina, lo scrivano della nave compra il pane fresco, che si sostituisce del tutto al biscotto durante la lunga sosta del legno nel Corno d'Oro. Alla vigilia della partenza, il biscotto compare di nuovo: se ne comprano quasi sedici quintali, vale a dire quasi il corrispondente del consumo dell'equipaggio per un mese di navigazione. Nuovi acquisti sono fatti a Famagosta, a Rodi e a Napoli sulla via di ritorno del legno verso Genova. Lo studio attento della contabilità della nave e degli intervalli di tempo intercorrenti fra i due acquisti dimostra il valore dell'indicazione quantitativa di Marino Sanudo e delle leggi genovesi: si consumano più o meno 800 grammi di biscotto al giorno sulle navi medievali. Non c'è dunque da stupirsi se le spese per il biscotto rappresentano il 25% del bilancio della campagna navale di Paganino Doria nel 1351-1352, in occasione della battaglia del Bosforo²⁵.

L'armamento della nave prende a suo carico l'acquisizione del formaggio, di cui, come si è detto, Marino Sanudo prevede un consumo di una oncia al giorno. Secondo il giornale di bordo del legno di Bertono Iuro, le quantità acquisite sono abbondanti: 10 rotoli alla partenza da Famagosta, 50 rotoli al ritorno, 71 a Rodi al primo scalo, 3 rotoli e mezzo al secondo, e 20 rotoli al terzo, ma soltanto 20 rotoli durante la sosta di 112 giorni a Pera. Secondo la dieta prevista da Marino Sanudo la quantità comprata a Rodi nel gennaio 1369 fornirebbe il consumo di un equipaggio di ottanta uomini durante cinquanta giorni. Di fatti, si deve aspettare il 31 marzo per la registrazione di un nuovo acquisto di formaggio a Pera. Questa derrata entra dunque nel regime alimentare dei marinai, secondo le quantità indicate dal Sanudo.

Il problema della carne è più complesso. Secondo l'autore del « Liber secretorum », i marinai devono ricevere una porzione di carne salata - maiale - tre giorni alla settimana, il venerdì e il sabato essendo giorni di astinenza. L'asserzione del Sanudo è confermata dal Libro del Consulado del Mar²⁶ e si verifica esaminando il calendario delle spese fatte a bordo del legno di Bertono Iuro. Questo arriva a Pera il 6 di febbraio 1369; la carne viene comprata cinque volte fino al 13 di febbraio, giorno del martedì grasso. Gli acquisti

²⁵ M. BALARD, *A propos de la bataille du Bosphore: l'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351-1352)*, in *Travaux et Mémoires*, t. 4, Parigi 1970, p. 454-455.

²⁶ J.-M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes* cit., t. 2, p. 136.

sono allora sospesi fino al primo di aprile, giorno della Pasqua. Seguono dodici giorni con carne. Poi la carne entra nel regime alimentare dei marinai 18 giorni sui 44, che vanno fino alla partenza della nave il 28 di maggio. Non si registrano acquisti nelle giornate di venerdì e sabato, e neppure nei giorni delle Rogazioni. La carne salata compare di nuovo nei conti alla vigilia della partenza.

C'è poco da dire sul « *companagium* » che, secondo il Libro del Consulado del Mar, sarebbe composto di cipolle, di sardine o di altri pesci. Si è già detto che i barili di pesci salati sono menzionati tra le registrazioni fatte dallo scrivano di Silvestro de Marinis nel 1382. Allo stesso modo, il consumo di pesci si sostituisce a quello della carne durante tutta la Quaresima a bordo del legno di Bertono Iuro.

Rimane il problema delle bevande. L'acqua non compare mai nei conti, al di fuori dell'acquisizione di barili alla vigilia della partenza. Ma le leggi genovesi prevedono l'imbarco su tutte le galee di Romania o di Siria di un grande barile di dodici *metrete*, cioè di 1.150 litri²⁷. La quantità sembra ridotta, ma si deve ricordare che ogni scalo permette di rinnovare senza grandi spese l'approvvigionamento di acqua. Soltanto il timore dei Turchi costringe i passeggeri della galea, dove si è imbarcato l'autore du « *Voyage de la Sainct Cyté de Hierusalem* », al consumo di acqua fetida, che provoca molti disturbi prima dell'arrivo a Lindo²⁸. Per gli equipaggi delle galere armate, il rifornimento di acqua fresca è una necessità assoluta; si spiegherebbe così l'impossibilità per le flotte dei Fatimidi e poi dei Mamalucchi di fare una prolungata sosta nelle acque del Mediterraneo cristiano²⁹.

Il vino è una derrata di grande consumo. Infatti, costituisce « l'unico tonico che possa stimolare gli uomini esposti alle intemperie e alle stanchezze di un mestiere penoso »³⁰. Se ne consumavano fino a tre litri a persona sulle navi dell'Atlantico e a discrezione sulle galee veneziane. Sulla base dei libri di bordo, non si può calcolare il vero consumo. Lo scrivano del legno di Bertono Iuro registra delle spese importanti ad ogni scalo per il vino: quattro acqui-

²⁷ V. VITALE, *Le fonti del diritto marittimo* cit., p. 94.

²⁸ *Le voyage de la Saincte Cyté de Hierusalem* cit., p. 113.

²⁹ J. PRYOR, *Geography, technology and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571*, Cambridge 1987, pp. 75-86.

³⁰ J. BERNARD, *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*, Parigi 1968, t. 2, p. 624.

sti a Famagosta e a Napoli, una botte di vino greco a Rodi, un caratello a Chio e trentotto acquisti durante la lunga sosta a Pera. Le quantità non sono mai registrate: non si può dunque conoscere il vero consumo, che Sanudo stima equivalente a quasi mezzo litro a persona. Si deve ricordare che il vino non rientra nelle spese dell'armatore, ma viene pagato dai marinai, sul loro salario.

I conti registrati nei libri di bordo permettono dunque di verificare la stima di Marino Sanudo e i brani delle leggi marittime riguardanti la dieta dei marinai: una dieta monotona, troppo ricca in carboidrati, povera in vitamine, che provoca tutta una serie di malattie gravi: scorbuto, pellagra, enteriti, senza parlare delle epidemie trasportate dalle navi, la peste e il tifo. Ma i libri di bordo evidenziano un altro tipo di alimentazione riservata agli ufficiali, con derrate fresche comprate in ogni scalo ma ad uso esclusivo degli « happy few ». Basta dare qualche esempio.

Sul legno di Bertono Iuro, i tempi di astinenza non sono sinonimo di assoluta privazione. Il pesce sostituisce la carne e, durante la Quaresima, lo scrivano registra ogni due giorni un acquisto di caviale: tempo felice in cui il consumo delle uova di storione era considerato comune! Di tanto in tanto una anguilla si offre all'appetito degli ufficiali. La verdura e la frutta introducono una bella varietà nella dieta quotidiana: rape e ravanelli a Famagosta; lattughe, cipolle, zucchine, fichi e mandorle a Rodi; zucchine e cocomeri a Chio; porri, cavoli, lattughe e riso a Pera. Gli ingredienti della cucina genovese non sono dimenticati: sale, olio, spezie, aceto e l'indispensabile pesto o basilico che ogni genovese sa apprezzare. I conti della galea di Silvestro de Marinis sono ancora più espliciti. A ogni scalo, lo scrivano registra una rubrica specifica per i mercanti (« Scotum mercancium »), che comprano la carne fresca (agnelli di latte, montoni, polli, maiali, quaglie e salami), il pesce fresco (storioni a Famagosta e Alessandria, murene a Corfù e Messina, tonni a Gaeta), le uova fresche, i formaggi venduti a pezzi o a rotoli. La verdura è altrettanto diversificata, così come sul legno di Bertono Iuro: zucchine, cipolle, melanzane, cavoli, rapanelli, pommi di granada, uova, limoni. Ogni scalo diventa per gli ufficiali e mercanti luogo di rifornimento per derrate fresche, accompagnate dagli indispensabili ingredienti: sale, pepe, spezie e erbe, senza le quali la cucina genovese perderebbe tutto il suo sapore³¹. Alla fine del Medioevo, il viaggio marittimo dei grandi mercanti è quasi un viaggio di crociera.

³¹ Si veda nota 23.

Non c'è da stupirsi dell'invidia dimostrata dai pellegrini per quelli, fra di loro, che sono invitati alla tavola del patrono. Per gli altri, la galea somiglia ad un albergo spagnolo, dove si mangia quello che ognuno ha portato con sé. Infatti, le leggi marittime, ad esempio il Libro del Consulado del Mar, costringono il patrono al solo rifornimento in acqua per i suoi passeggeri. I contratti prevedono una certa varietà di casi. I poveri pellegrini si preparano da mangiare da soli, utilizzando il materiale della cucina, la farina e il biscotto che hanno imbarcato. I racconti dei viaggiatori consigliano le derrate da portare con sé: prosciutto, lingua di bue salata, formaggio, mele, fichi e uva, datteri e zucchero, mandorle e sciroppi, dice l'autore del « Voyage de la Sainte Cyté »³². Ma i più ricchi sono provvisti dalla cucina di bordo: Felix Faber sa apprezzare il dito di vino di Malvasia che gli è offerto ogni mattina, ma Mergenthal si lamenta del biscotto pieno di vermi e dell'acqua fetida, mentre Frescobaldi si lagna di un'insalata preparata con foglie trovate in un barile di arance caricato a Beirut. I cuochi di bordo - due o tre persone - non hanno le competenze né i mezzi di Bocuse! Si capisce quindi la valutazione molto differenziata da parte di Sanudo del costo del trasporto: 12 piccoli 4/5 al giorno per i marinai, 64 piccoli per un mercante e 32 per il suo servitore.

I dati sul cibo e sull'alloggio a bordo fin ora radunati dimostrano la crescente differenziazione delle condizioni di viaggio. Da una parte, gli ufficiali, i mercanti, i pellegrini più ricchi approfittano degli scali per comprare merce fresca che rompe la dieta monotona del marinaio in alto mare³³. I pellegrini più modesti devono contare su loro stessi per preparare da mangiare con le proprie derrate, e per bere l'acqua fino all'esaurimento delle riserve di bordo. Il regime alimentare dei marinai, sufficiente per le calorie, non impedisce la rapida diffusione di malattie gravi, mentre i debiti dell'equipaggio nei confronti degli ufficiali costringono la gente di mare ad accontentarsi del cibo contrattuale, senza speranza di miglioramento.

Si capisce quindi il valore simbolico delle due immagini con le quali vorrei concludere questa relazione: da una parte Felix Faber, dopo il timore di un temporale³⁴, sa godere qualche ora di bonaccia, seduto sul ponte per aspettare all'alba i primi raggi del sole su un mare sereno; per lui, sono le ore più

³² Cit., p. 27.

³³ G. BARTOLINI-F. CARDINI, *Nel nome di Dio facemmo vela. Viaggio in Oriente di un pellegrino medievale*, Bari 1991, pp. 54-55.

³⁴ H.F.M. PRESCOTT, *Le voyage de Jérusalem* cit, p. 82.

felici della sua vita. Dall'altra, quando Faber scende sul ponte dei galeotti, ne parla come si trattasse di bestie da carico che hanno una tale abitudine della loro miserabile condizione che non lavorano tanto, « a meno che non vengano ingiuriati e fustigati come asini »; quando Faber torna in stiva sa del puzzo dell'acqua, del fumo della cucina, dei topi, delle pulci, dei pidocchi, ed è costretto a volgersi verso la divina Provvidenza per chiederle la protezione dei marinai e dei suoi compagni.

Alla fine del Medioevo, la compagnia, cioè la comunità di interessi tra i diversi partecipanti del viaggio marittimo, non esiste più. La segregazione sociale rende la vita di bordo accettabile per pochi, penosissima per la maggioranza dei marinai e dei passeggeri.