BLANCA GARÍ

GENOVA E I PORTI ISLAMICI
DEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE - SEC. XI-XIII

Nel mondo del medioevo genovese è evidente che le relazioni fra la Repubblica ed i porti islamici del Mediterraneo occidentale giocano un ruolo di prim'ordine. La funzione di questi porti come scali sulle rotte commerciali, il loro inserimento in complessi circuiti di circolazione di ricchezze e l'importanza dei loro propri mercati giustificano questa affermazione. Però, quando si analizza in modo particolare l'interesse di Genova per questo o quel porto, le ragioni dei suoi intenti di conquista nei primi tempi e della sua prolungata presenza in essi mediante la diplomazia e il commercio, sembra sorgere con una certa chiarezza un'idea riguardante tutti loro: fin dall'inizio, l'interesse di Genova per i porti dell'Islam occidentale manifesta soprattutto la ricerca degli spazi interni a cui questi danno accesso e in modo specifico la ricerca dei vincoli che uniscono strettamente questi porti commerciali ai centri di potere, le capitali dell'Islam. Ma perché.

Per tentare di rispondere, io vorrei approfondire ora questa idea e riconsiderare due questioni: la prima riguarda l'espansione della Repubblica di Genova e riprende il discorso già pienamente accettato dell'esistenza di due grandi tappe, chiaramente differenziate mediante una disfunzione, una rottura, che avrebbe verso la metà del secolo XII. La seconda riguarda il mondo islamico occidentale e la funzione che il mare ed i porti marittimi ebbero nella sua organizzazione interna.

Per portare avanti questa considerazione partirò da due solidi punti di vista stabiliti dagli studiosi di questo tema: il primo è la constatazione che fece anni fa Krueger⁽¹⁾ e che il professore Geo Pistarino ha approfondito e dettagliato per capire le relazioni con l'Islam⁽²⁾ che questa rottura della quale ho parlato comporta un cambiamento profondo nei circoli di decisione, nelle posizioni politiche, nei modi di espansione della Repubblica di Genova cominciando nella decade degli anni '50 del secolo XII; cambiamento che permette a Geo Pistarino di affermare che la Genova degli ultimi

anni del secolo XII non è più la Genova di Caffaro. Il secondo punto di vista si riferisce al mondo islamico e procede da un lavoro che si centra quasi esclusivamente nel Mediterraneo occidentale: si tratta delle tesi sostenute da A. Udovitch nella sua opera *A Tale of two cities* sulla stretta relazione che unisce strutturalmente il porto di Alessandria d'Egitto alla città di Fustat nell'entroterra, nei secoli XI e XII⁽³⁾.

Analizziamo la prima delle due questioni. I secoli XI e XII rappresentano per la Repubblica un lungo periodo di formazione e consolidamento della sua struttura, come spazio urbano, come spazio politico, come spazio economico. Però, in mezzo a questa evoluzione bisogna situare la famosa spedizione ad Almeria e Tortosa nella Penisola Iberica. In qualche modo questa rappresenta un punto di arrivo e un punto di partenza che è imprescindibile capire. Fino alla metà del secolo, più esattamente fino al 1147-8, la storia di Genova è internamente quella del primo impulso espansivo mediante, da una parte, le spedizioni marittime, belliche ed economiche, contro l'Islam occidentale, e dall'altra parte l'incipiente sviluppo della diplomazia, l'interventismo, i patti e le alleanze con le diverse forze cristiane dell'Occidente. Dopo l'espulsione dei saraceni dal Tirreno, cioè, dopo aver raggiunto la sicurezza nello spazio marittimo e costiero che li circondava in un modo immediato, nella seconda metà del secolo XI e nella prima del XII cercano il controllo e la conquista di porti fondamentali per una nuova attività che si profila, come sostenne J.E. Ruiz Domenec nel suo *Sueño de Ulises* come la struttura di quello che significherà Genova nei prossimi secoli⁽⁴⁾. E così, nonostante il suo carattere bellico e saccheggiatore, la attività marittima della Repubblica si manifesta già in questi momenti come un impulso modellatore di tutto il tessuto della società genovese. Questo è il senso delle diverse spedizioni contro le Baleari, contro le coste del Al-Andalus e contro quelle dell'Africa del nord; questo è anche il senso del primo attacco ad Almeria nel 1146, condotto a termine solo da genovesi, e quello del doppio attacco e conquista un anno più tardi di Almeria e Tortosa, in alleanza con il re di Castiglia e con il conte di Barcellona. Ma alla fine questo è anche il senso della precoce presenza pacifica dei genovesi nei porti islamici mediterranei, dato che, come affermava molto tempo fa Roberto Sabatino Lopez, il relativo silenzio dei documenti non obbliga a pensare che le conquiste avevano preceduto il commercio e i contatti⁽⁵⁾, e perfino uno dei pochi casi documentati, quello di Alessandria d'Egitto indica che forse bisognerebbe interpretare giusto il contrario.

Comunque lo sforzo genovese nella Penisola Iberica, coronato con la doppia conquista e la terza parte delle città di Almeria e Tortosa che vennero loro date per la partecipazione nella spedizione, mette in luce enormi squilibri. Come si sa, gli anni seguenti furono critici. Le ragioni sono diverse, però tutte legate all'espansione nel Mediterraneo. Da una parte il conosciuto «crak» finanziario che i due anni trascorsi nel Al-Andalus rappresentarono per la Repubblica, dall'altra, forse con maggiore importanza di quella che gli si è data, le grandi difficoltà che i genovesi incontreranno per consolidare per mezzo di queste conquiste la loro presenza nei mercati iberici, non tanto nei porti quanto proprio negli spazi a cui questi davano accesso: Almeria non poteva mantenersi isolata, e sarà riconquistata solo alcuni anni più tardi dalle forze almohadi che organizzano la spedizione da Granada; Tortosa invece, nelle mani del conte di Barcellona che ha conquistato anche nell'entroterra la città di Lerida, è si conservata, ma non rappresenta nessun vantaggio per Genova che nel 1157, come si sa, vende al conte la sua terza parte della città per una somma notevole. In tutti i modi, prendere le due spedizioni, dal punto di vista genovese, come strettamente unite nella loro strategia mi sembra fondamentale per capirle. E in questo senso la scommessa peninsulare apparentemente è stata un insuccesso.

Apparentemente sì, ma un'analisi più attenta dimostra che, da una parte non si trattava tanto di una scommessa peninsulare quanto di una strategia generale che includeva queste spedizioni nell'ambito più generale della penetrazione genovese nel mondo islamico occidentale, e dall'altra parte il relativo insuccesso di queste due spedizioni non portò ad un abbandono di questa penetrazione, ma ad una trasformazione profonda dei modi di penetrazione dei genovesi nei porti, nelle coste, nei mercati islamici occidentali. E questa trasformazione ha tre caratteristiche: la politica di patti e alleanza, il dominio del mare e della attività marittima, la penetrazione nei mercati e nelle capitali dell'entroterra.

Il primo di questi elementi è molto conosciuto: la seconda metà del secolo XII rappresenta il periodo dei primi grandi trattati con l'Islam occidentale, con il re «Lupus» di Valenza con le Baleari, con il Magreb almorávide, e dopo almohade... tutta una serie di alleanze la cui novità risiede nel configurare una struttura istituzionale che serva come referenza all'esercizio individuale del commercio, nella costruzione di una struttura sempre più chiara dove si lasciano da un lato gli intenti di conquista territoriale e dove si stabilisce un equilibrio flessibile fra Stato e individuo. Il secondo elemento non è meno conosciuto. La potenza di Genova e dei Genovesi si basa

soprattutto sul dominio tecnico della navigazione marittima, che permette però di poter offrire le loro navi come contropartita in molti trattati; soprattutto sul dominio delle nuove tecniche che riguardano l'attività marittima e commerciale, che si dimostra pienamente nei primi documenti notarili conservati, e fra essi il famoso cartolario di Giovanni Scriba. Infine, il terzo elemento caratteristico di questa tappa che comincia nella seconda metà del secolo XII è la considerazione dei porti non solo come mercati per se stessi, non solo come punti d'appoggio sulle rotte commerciali di Oriente e Occidente, ma chiaramente e coscientemente come punti di penetrazione verso le capitali islamiche, dove i genovesi saranno presenti partendo da questo momento. Con una frequenza significativa, i trattati con vari regni musulmani portano alla costruzione di veri nuclei liguri tanto nei porti quanto nelle città dell'entroterra.

Evidentemente, la penetrazione nelle regioni interne cerca l'accesso diretto ai mercati, ma per capire tutta la sua importanza, per intendere cosa significavano per Genova questi porti islamici, cosa aveva cercato con l'esperienza anteriormente fallita, quando aveva tentato di dominare i porti marittimi, e che cercherà ora mediante la diplomazia, cioè, per capire quello che seppe intuire Genova sul senso che per l'Islam avevano i suoi porti, anzi sulla stessa struttura urbana, politica e commerciale del mondo islamico, è necessario passare alla seconda analisi che riguarda appunto il mondo islamico nel Mediterraneo occidentale.

I lavori dedicati all'Islam Orientale, e concretamente il citato studio di Udovitch, hanno proposto una riflessione particolarmente interessante sulle relazioni fra i differenti regni islamici nel medioevo nello spazio marittimo mediterraneo. Prendendo come esempio il porto di Alessandria e la città dell'interno, il vecchio Cairo, e analizzando le loro relazioni alla luce dei documenti della Geniza si presuppone il particolare concetto che il mondo islamico sviluppò come concezione urbanistica dell'idea che questo mondo si fece del mare: frontiera di espansione, generatrice di ricchezza e di un impulso verso l'esterno, la linea costiera non perde mai per i paesi musulmani il suo carattere di limite difensivo, la sua ambivalenza che provoca anche una certa ritirata politico-istituzionale verso l'interno. Il porto marittimo riceve la categoria amministrativa di «thagr» (frontiera) e, anche se intensamente implicato nell'attività marittima internazionale, non è un centro di decisione politica e amministrativa, questo si trova invece all'interno del territorio. Stretti legami uniscono allora necessariamente porti e città dell'interno in

una specie di simbiosi che si potrebbe definire come una struttura di città doppia.

Questa idea, molto chiara nel caso alessandrino, è possibile, secondo me, trasferirla a una riflessione globale, carica di conseguenze, sulla città islamica del Mediterraneo occidentale. Evidentemente, si possono stabilire numerose sfumature cronologiche e spaziali, però una serie di elementi comuni appaiono riflessi nell'Africa del nord e nella Penisola Iberica. Fondamentalmente sono tre: il primo è che i centri politico-amministrativi dei regni islamici occidentali, si tratti di antichi spazi urbani o di città di fondazione nuova, si trovano, salvo poche eccezioni, situati all'interno del territorio⁽⁶⁾; il secondo che questi centri hanno sempre una proiezione doppia, militare e commerciale, su alcuno o alcuni porti marittimi che fioriscono per entrambi motivi; terzo, che nel secolo XI e nella prima metà del XII in questi nuclei dell'interno come nei porti e nella proiezione commerciale verso il Mediterraneo giocano un ruolo importante le comunità ebrae.

Percorriamo le coste mediterranee del Magreb e del Al-Andalus: nell'estremo orientale Al-Madinya e Tunisi, due importanti porti marittimi, il primo fondato dai Fatimidi e il secondo situato presso l'antica Carthago, entrambi aperti fin dall'inizio allo spazio marittimo e alla dinamica mediterranea, hanno comunque il loro solido punto di riferimento in Qairuan, la città dell'interno fondata nel secolo VII dagli Omeyadi, la città santa, la seconda Mecca come l'hanno frequentemente denominata, e che fu successivamente il centro politico degli Aglabiti, Fatimidi e Ziridi; oltre a ciò, a Qairuan abitò durante secoli una importante comunità ebraea, rappresentata anche al porto di Al-Madinya, che ebbe una notevole implicazione nel commercio alessandrino⁽⁷⁾. Un po' più ad ovest, e forse meno importanti, però con lo stesso significato, si trovano i porti di Bona, Alcoy e Bugia, quest'ultima oggetto di uno dei saccheggi genovesi del secolo XII, e un'altra volta all'interno il loro centro politico: la città di Costantina, la cui funzione si accentua nel periodo del sultanato indipendente del hafsida Abu-Zakaria nel secolo XIII, quando Bugia-Costantina formano un'unità politica al margine di Tunisi. Seguendo la costa, nel Magreb centrale la struttura si ripete, i porti di Honein e Orano, nonostante la loro importanza, non avranno mai una funzione governativa, che compie chiaramente invece la città di Tlemecen, che a sua volta è uno dei grandi assi della rotta dell'oro.

Finalmente, nell'Africa occidentale mediterranea e atlantica, Ceuta, Tarifa, Salè e Safi sono spazi urbani e portuali che, al margine di

eventuali momenti di indipendenza, compiono nuovamente la funzione di porte marittime di capitali dell'entroterra: di Fez, fondata dagli Idrisiti e ancora una volta centro di un'importante comunità ebrea del secolo XI, e di Marrakech, fondata dagli Almoravidi. Le città di Al-Andalus non sembrano sfuggire a questa tendenza. Il maggiore esempio è, senza dubbio, nel periodo del califfato, la città di Cordova. In questo caso la proiezione marittima e commerciale mediante un porto mediterraneo che nasce precisamente con questa funzione è chiara ed esplicita; si tratta della città di Almeria, che riceve la categoria amministrativa di «taghr», che alberga la flotta del califfato, e che è anche il centro commerciale e il fiorente porto di Al-Andalus⁽⁸⁾. Ma anche nel periodo di cui ci stiamo occupando, quando l'Islam si sta disgregando nei primi *taifas* e anche nel passaggio dal secolo XI al XII sotto gli almoravidi gli esempi delle strette relazioni fra le città dell'interno e i porti marittimi con funzioni differenziate si moltiplicano: Siviglia-Cadice, Granada (capitale degli almoravidi, che riprende il ruolo di Cordova) Almeria, Murcia-Cartagena, Lerida-Tortosa, sono casi sfumabili, ma tutti significativi. Infine, vale la pena constatare che qui, ancora una volta, nel secolo XI, specialmente ad Almeria e Granada, le comunità ebraiche hanno una gran influenza nel commercio e anche negli ambienti politici ed amministrativi; si pensi, solo per fare un esempio famoso, a Samuel Ibn Nagrila, ebreo, mercante e amministratore dello Stato nel *taifa* ziri di Granada verso la metà del secolo⁽⁹⁾.

Questa rassegna, che è solo un abbozzo, si deve completare con alcune eccezioni. È vero che esistono alcuni spazi urbani e portuali dove coincidono la struttura politica ed amministrativa, il mercato internazionale ed il porto marittimo: forse l'esempio più chiaro lo costituisce Valencia, ma anche qui in un primo momento è Jativa che, nell'entroterra, predomina sopra di essa; e in periodo più tardivo, nel Duecento, un altro esempio da tenere in conto è l'importanza politica assunta da Tunisi sotto gli Hafsidi, anche se questa non riesce ad annullare il peso di Qairuan.

Comunque, in qualsiasi modo, credo si possa considerare che almeno come tendenza si compiono gli elementi di cui abbiamo fatto menzione prima, cioè: 1) in linee generali c'è una retrocessione verso l'interno dei centri politici islamici occidentali, questo non significò, però, che questi voltassero le spalle al mare, ma che la volontà espansionistica e a sua volta difensiva, militare ma soprattutto commerciale, si manifestò mediante le città portuali legate all'interno più o meno intensamente; 2) in alcuni casi questa reazione è così chiara che possiamo parlare senza rischio di una struttura di città-

doppia, (credo che la Cordova califfale ed il porto di Almeria, come la Granada nazari e nuovamente Almeria si trovino fra i casi più evidenti); ed infine 3) sembra che le comunità ebraiche abbiano un ruolo importante nei due spazi di questa struttura doppia durante il secolo XI e la prima metà del XII, nel Magreb come nel Al-Andalus.

Da tutto ciò che si è detto si possono estrarre alcune ipotesi di lavoro provvisorio sui rapporti fra Genova e i porti islamici nel Mediterraneo Occidentale: 1) quando le repubbliche marinare cominciano a destarsi, il loro interesse per i porti mediterranei dell'Islam occidentale risiede nella loro funzione di porte verso le città ed i mercati dell'interno; 2) le prime spedizioni contro l'Islam produssero certamente alcuni bottini; però i tentativi di dominare questi porti marittimi per mezzo della conquista sicuramente dimostrarono da una parte le difficoltà intrinseche di mantenere i porti senza conquistare le capitali dell'interno, e dall'altra i pochi vantaggi che offriva questa situazione alla penetrazione nei mercati dell'entroterra; 3) è possibile che la presenza ebrea nelle città islamiche costiere e dell'interno aiutasse a introdurre, come sembra abbia fatto in Egitto, il mondo genovese — dei cui stretti rapporti con le comunità ebraiche si è parlato spesso⁽⁹⁾ — nei circuiti commerciali della costa e nelle sue connessioni con l'interno. In ogni caso è un fatto che dal secolo XII, e ancora di più dal Duecento, tutti i trattati e le alleanze della Repubblica di Genova con i paesi dell'Islam occidentale stabiliranno frequentemente l'istituzione di nuclei genovesi sulla costa e nell'interno (questo è il caso, per esempio, dei consolati nel regno nazari di Granada, costituiti in Almeria ed in Granada). Ed infine 4) credo che si possa accettare come ipotesi che l'interesse manifestato da Genova per i porti islamici del Mediterraneo occidentale si fondò nel riconoscimento della necessità di controllare i circuiti che univano questi con le capitali, il che sarebbe la stessa cosa, che si fondò nel riconoscimento della città islamica come «città-doppia»⁽¹⁰⁾.

- (1) KRUEGER H. C., *Post-war collapse and rehabilitation in Genoa 1149-1162*, «Studi in onore di Gino Luzzatto» I. Milano 1950 pp. 117-128.
- (2) PISTARINO G., *Genova e l'Islam nel Mediterraneo occidentale S. XII-XIII*, «I Congresso de estudios mediterráneos. Anuario de Estudios Medievales» 10, (1980), 1982, pp. 189-205.
- (3) UDOVITCH A., *A tale of two cities. Comercial relations between Cairo and Alexandria during the second half of the eleventh century*, «The Medieval City. Essays in honor of Roberto Sabatino Lopez», New Haven, Londres 1977, pp. 143-162.
- (4) RUIZ DOMENEC J. E., *El sueño de Ulises: la actividad marítima en la cultura mediterránea como un fenómeno de estructura*, «Le genti del Mare Mediterraneo», «Atti del XVII Colloquio Internazionale di Storia Marittima», Napoli 1981, vol. I, pp. 27-58.
- (5) LOPEZ R. S., *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Bologna 1938.
- (6) I lavori sull'urbanismo islamico di Mikel de EPALZA, hanno dimostrato i processi di continuità legati all'esistenza delle antiche vie romane, per esempio: *Etude d'elements urbanistiques d'Al-Andalus*, «Les Cahiers de Tunisie» 34, 1986, pp. 131-138. Ma è anche vero che le città situate sulle vie costiere perdurano con una funzione soprattutto portuale, legate invece politicamente all'interno.
- (7) Come dimostrano le lettere conservate alla Geniza di Fustat: GOITEIN S.D., *Letters of Medieval Jewish Traders*, Princeton Univ. Press, New Jersey 1973. Si veda anche del GOITEIN *La Tunisie du XIème siècle a la lumiere des documents de la Geniza du Caire*, «Etude d'orientalisme dediées a la memoire de Levi-Provençal», Paris 1962, vol. 2, pp. 559-580. Un suggestivo studio recente sul tema in GREIF A. *Reputation and coalitions in Medieval Trade* «The Journal of Economic History XLIX», 1989, pp. 857-882.
- (8) Sul concetto di frontiera e di «taghr» nel Al-Andalus: BOSCH VILA J., *Algunas consideraciones sobre «al-taghr» en el Al-Andalus y la división politico-administrativa de la España Musulmana*, «Etudes d'Orientalisme dediées à la memoire de Lévi-Provençal», Paris 1962, vol. 1, pp. 23-33; concretamente sul caso di Almeria: SANCHEZ M., *La cora de Ibira (Granada y Almeria) en los siglos X y XI segun Al Udri*, «Cuadernos del Islam» 7, 1975-1976, pp. 5-58 e GARI B. *Why Almeria? A islamic port in the compass of Genoa*, «Journal of Medieval History», in corso di stampa.
- (9) Vedere in proposito la riedizione dell'opera di GONZALO MAESO D. preceduta dallo studio di VARELA MORENO M^a E., *Granata al-Yahud. (Granada en la storia del judaismo español)*, Univ. de Granada, Granada 1990. E anche la cronaca

contemporanea del re Abd-Allah edita da E. LEVI-PROVENÇAL e E. GARCIA GOMEZ *El siglo XI en 1^a persona*, Madrid 1980.

- (10) Per esempio AIRALDI G. *Groping in the Dark: the emergence of Genoa in the early Middle Ages*, «Miscellanea di studi Storici II» Genova 1938, pp. 7-17. KEDAR B., *Mercanti genovesi in Alessandria d'Egitto negli anni sessanta del secolo XI*, «Miscellanea di Studi storici II», Genova 1983, pp. 19-30.