

DI ALCUNE FIGURE
DI OPERATORI ECONOMICI FIORENTINI
ATTIVI NEL PORTOGALLO NEL XV SECOLO

Nella dissertazione sulla prolungata attività degli uomini di affari fiorentini in Portogallo — esplicitasi intensamente nel corso di due secoli — devo imporre un limite, soprattutto perché la documentazione in materia, che ho rinvenuto negli ultimi 20 anni, è talmente efficiente, da dare alimento ad una narrazione piuttosto estesa.

Rispetterò, quindi, il preannuncio del titolo, contenendo l'indagine al solo XV secolo. Mi piace di ricordare che per la parte iniziale del secolo successivo, cioè, per il XVI, l'azione fiorentina è conosciuta abbastanza bene: attraverso gli studi in generale e quelli recenti su Luca Giraldi di Virginia Rau (1); oltre quelli anteriori di Charles Verlinden, il quale mette massimamente in luce l'attività del Marchionni e del Sernigi (2).

Comincerò il mio esame dagli ultimi decenni del XIV secolo, perché a considerare tale epoca mi danno occasione i carteggi e la contabilità dell'Archivio Datini di Prato: non soltanto le lettere scritte a Lisbona —

(1) V. RAU, *Um grande mercader-banquiero italiano em Portugal: Lucas Giraldi*, in « *Estudios Italianos em Portugal* », n. 24, 1965 e in « *Estudos de Historia* », pp. 75 ss.; anteriormente si veda ID., *A Family of Italian Merchants in Portugal in the XVth century: the Lomellini*, in « *Studi in onore di Armando Saponi* », Milano 1957, vol. I, pp. 715 ss.

(2) CH. VERLINDEN, *La colonie italienne de Lisbonne et le developpement de l'économie metropolitaine et coloniale portugaise*, in « *Studi in onore di Armando Saponi* », Milano 1957, vol. I, pp. 615 ss.; ID., *Relations commerciales entre Gênes et le Portugal à l'époque des grandes découvertes*, in « *Bulletin de l'Institut Historique Belge de Rome* », vol. XXXIII, 1961, pp. 163 ss.

che sono state pubblicate interamente da Virginia Rau (3) —, ma in genere tutto quel grandioso complesso di testi, giacché — è risaputo — il carteggio di un mercante importante permetteva di spaziare universalmente. Leggendo, ad esempio, le 3000 lettere spedite da Bruges, noi veniamo ad apprendere una infinità di particolari proprio sul Portogallo, e più ancora sulla Spagna e su tanti altri luoghi; ne ritroviamo abbondantemente nelle lettere pervenute dalla Penisola iberica mediterranea (così, in quelle di Valenza, Barcellona e Maiorca) e in quelle delle grandi città mercantili italiane, soprattutto di Genova, Venezia, Pisa e Firenze. Al pregio di questi aspetti quantitativi, i carteggi degli uomini di affari del Rinascimento uniscono quello della genuinità, della chiarezza e della acutezza dell'indagine, i risultati della quale diffondono in tutto il mondo conosciuto, ribaltando le notizie verso numerose altre aziende, fino a scendere a quelle di rango minore. D'altronde, si tratta di descrizioni e informazioni redatte dagli stessi operatori: da coloro, cioè, che hanno presieduto allo svolgimento dei fatti, allo stabilimento di certe situazioni e alla creazione di strumenti di ogni genere, principali e di ausilio, per il compimento delle azioni medesime (4).

Il mio apporto consisterà essenzialmente nella novità della fonte utilizzata, anche per la fortunata circostanza che io svolgo la mia attività scientifica negli Archivi della Toscana, che sono i più ricchi su tale argomento. È da aggiungere ancora che le fonti italiane (comprendendo, sempre per questo tema, l'intera Penisola iberica) hanno occupato meno gli storici forestieri, fatta eccezione per Genova, la cui documentazione è stata adoperata da Jacques Heers (si tratta, però di atti notarili e non di fonti dirette) (5).

Oltre ai testi Datini — che si inquadrano essenzialmente fra il 1365 e il 1411 — negli anni più vicini a noi la sorte ha voluto nuovamente arridermi, permettendomi di penetrare in una serie di 92 registri contabili dell'Archivio dello Spedale degli Innocenti di Firenze; in alcune centinaia di registri delle compagnie dei Salviati (fra i quali vi sono i libri mastri

(3) V. RAU, *Cartas de Lisboa no Arquivo Datini de Prato*, in « Estudos Italianos em Portugal », nn. 21-22, 1962-1963, pp. 59 ss.

(4) F. MELIS, *Aspetti della vita economica medievale. (Studi nell'Archivio Datini di Prato)*, Siena 1962, vol. I.

(5) J. HEERS, *Gênes au XV^e siècle*, Paris 1961.

tenuti a Bruges e Londra che, con quelli di Firenze e di Pisa, riallacciano frequentemente ed eloquentemente alle operazioni svoltesi attorno alla Penisola che qui ci ha chiamato a raccolta); in più, i libri mastri dell'Archivio Medici e quelli dell'Archivio Borromei, pure svolti a Bruges e Londra; infine i documenti delle altre società fiorentine dei Martelli — dove ho rinvenuto pure interessanti combinazioni con Lisbona — e le « carte strozziane », le quali, tuttavia, hanno un rilievo maggiore per la Spagna, specialmente per il Cinquecento. Ma la collana di gran lunga più prodiga di notizie sulle operazioni facenti capo al Portogallo ed ai territori di sua pertinenza è quella dei 92 libri dello Spedale degli Innocenti, affluiti in tale Istituzione allorché le società mercantili-bancarie-industriali-armatrici-assicurative dei Cambini cessando ogni attività, le lasciarono il loro patrimonio. Anche in questo caso, non si tratta di documenti compilati via via in Portogallo, ma scritti nella sede di Firenze: e che al Portogallo ci riportano attraverso i conti delle varie società stabilite a Lisbona, che avevano intensi rapporti di affari con i Cambini. Oltre ai libri della sintesi — i mastri — vi sono quelli della analisi, ricolmi di estratti conti e di « ricordanze », che ci dischiudono ancora più efficacemente tutto quel mondo, permettendo di riconoscere i metodi nell'azione ed i caratteri della funzione cui hanno assolto le aziende fiorentine in quella posizione; e risalendo, quindi, alla funzione, ben più rilevante, esercitata da Lisbona nel sistema economico di quel periodo.

I mercanti che in tali registri vediamo in movimento sono, nell'ordine cronologico: Bartolomeo di Iacopo di ser Vanni (di cui ha parlato stamani la Prof. Virginia Rau, che è riuscita a differenziarlo dall'altro Bartolomeo — Bartolomeo Marchionni — avendo reperito un documento portoghese dove si parla di « Bartolomeu di ser Jaume »); quasi contemporanei Giovanni di Bernardo di Guidetto Guidetti, Giovanni Ghinetti e Piero di Giuliano di Piero Ghinetti; infine, appunto, il sopra accennato Bartolomeo di Domenico di Marchionne dei Marchionni. Non sto a menzionare altri operatori che compaiono in queste scritture Cambini, più avanti, ne ricorderò altri, offerti da documentazione di diverso ordine.

Bartolomeo di Iacopo è un mercante fiorentino che appare a rappresentare intensamente la società Cambini a Lisbona e nel nesso operativo che vi fa capo, dal 1451; ma, poiché nella prima menzione di lui vi è il rinvio a ben 5 registri precedenti (che purtroppo, sono perduti), è da ritenere che la sua presenza in riva al Tago abbia avuto inizio almeno a

partire dal 1440. Farò subito notare come quei rapporti devono essere stati piuttosto intensi, dato che il saldo dei conti anteriori ascende a 19.000 fiorini: che è una somma davvero ragguardevole per l'epoca. Siamo in condizioni di seguire Bartolomeo sino al 1462; ma egli deve essere morto ai primi di marzo 1460.

Parallelamente, possiamo localizzare le nostre cognizioni su un altro fiorentino — pure lui menzionato da Verlinden (6) — il cui conto nel mastro della Compagnia Cambini si apre, appunto, nel 1451: si tratta di Giovanni Guidetti, fortemente impegnato a Lisbona e su vastissimo raggio fino al 1481 (egli morì nel 1473, ma gli subentrarono, in diversa misura, il Ghinetti e il Marchionni).

La figura di gran lunga preminente — sotto tutti gli aspetti — è quella di Bartolomeo Marchionni: che i registri cambiniani ci presentano dal 1° gennaio 1473 (quando egli surroga il Ghinetti — di cui sto per dire — in un debito di fiorini 5.348 verso la Compagnia Cambini, avendolo deciso lo stesso Marchionni, con sua lettera d'inizio novembre 1472 « e come avisò Giovanni Guidetti »). Di questo vigoroso ed originale uomo di affari ha scritto in varie occasioni il Verlinden (e la Rau), a proposito delle sue imprese più grandiose, quelle dell'apertura della nuova via delle Indie orientali e dalla pratica della medesima (7); ma, adesso, da questi mastri, libri di cassa e quaderni di ricordanze delle aziende Cambini, siamo in grado di stargli dappresso in un numero di operazioni impressionante per assortimento, per volume e per estensione geografica, che permettono di farci un'idea sufficientemente chiara del ruolo disimpegnato dai mercanti stranieri nel Portogallo in quel periodo. E si noti che questa massa di affari è soltanto quella svolta in combinazione con Francesco Cambini e soci, i quali, peraltro, costituivano gli associati o semplici corrispondenti nella città di origine dello stesso Marchionni e che era allora una delle maggiori — se non la principale — potenza economica dell'Occidente: ma quanti altri fasci di rapporti non avrà egli intessuto con diverse aziende di Firenze, stabilite quivi ed all'estero, e con aziende di altre città italiane e forestiere? Ad esempio, per la stessa epoca, lo ritroviamo nelle registrazioni di un mastro della Compagnia di Carlo di Ugolino Martelli (esattamente, nel 1476-1477) ed in uno della azienda personale di Bernardo di Antonio di

(6) CH. VERLINDEN, *La colonie italienne de Lisbonne*, cit., p. 622.

(7) *Ibidem*, pp. 623-627.

Leonardo Gondi, del quale non mi occuperò in questa relazione giacché trattasi di avvenimenti del secolo successivo (una considerevole « incetta d'India », « in Chaliquete », affidata a Giovanni da Empoli, nel viaggio dell'Albuquerque iniziato da Lisbona nel 1503, con l'intervento della Comp. di Girolamo Frescobaldi e Filippo Gualterotti di Bruges, della Comp. di Antonio Gondi e Giovanni Vecchietti di Lione, di Bernardo de' Pigli e di Bernardo Gondi, oltre, naturalmente, al Marchionni, il Verlingen (8) vi affianca Girolamo Sernigi e Luca Giraldi).

Fra il Guidetti ed il Marchionni si inserisce — sempre limitandomi all'esame di coloro che si sono fissati a lungo sulla piazza lisbonese — Piero Ghinetti, il quale figura in numerose registrazioni ed in conti a lui riservati dei libri Cambini, dal 1467 al 1472 (che è la durata della « accomandita » — o « commenda di terra » — contratta con la società Cambini, regolarmente riportata negli appositi libri della Mercanzia di Firenze); ma sappiamo « che andò a Lisbona » molto prima — il 30 giugno 1459 —, rimanendovi: evidentemente, nel periodo 1459-1467, egli non servì la società Cambini. In altri codici dell'Archivio dello Spedale degli Innocenti è menzionato il padre di lui, che era cuoiaio in Firenze, il quale, attraverso il figlio ed il Guidetti, traeva dal Portogallo forti quantità di cuoia e pellami.

Ancora collegato al Guidetti e al Marchionni, incontriamo — soprattutto nel 1477-1478 — Giovanni di Corrado Berardi, il cui fratello Berardo serve i Cambini in Pisa anche per le relazioni con la Spagna e con il Mare del Nord.

Sono questi i soggetti principali residenti in Lisbona (e che si spostano talvolta all'interno del Paese, per organizzarvi di persona od ispezionare le maggiori imprese complesse), secondo la efficientissima documentazione della Compagnia Cambini. Ho fatto cenno digià all'ulteriore contributo che in tal senso ci viene offerto dalla Compagnia Martelli, attraverso il suo « libro grande » del 1476-1478, che contempla una « accomandita » con Francesco Muccini i cui impegni a Lisbona chiamano in causa, nelle relazioni con il Mare del Nord, alcune navi brettoni. Mentre rinvio l'esame delle operazioni dell'altro gruppo di mercanti, del Muccini riferisco subito che egli ha svolto le sue azioni principali, nell'annodo lisbonese, in parteci-

(8) *Ibidem*, p. 626.

pazione — oltre che con i Martelli, ovviamente — con i Medici e Portinari di Bruges e Martino Lem (che, nel documento in questione, è detto « portoghese », mentre il Verlinden (9) lo definisce « un Flamand de Bruges »: probabilmente egli, dopo l'anno cui si riferisce il Verlinden stesso, che è il 1456, si è naturalizzato portoghese). Le duplici correnti di scambi tra Lisbona e Bruges (talvolta l'imbarco è genericamente indicato con « Silanda » cioè Zeeland) comprendono panni diversi, o specificati come « panni di villaggi », e tele nel senso discendente, e olio (in una occasione dichiarato « di Santarena », ossia Santarem), nell'altro senso. Con la nave « San Cristoforo della Vera » (cioè, Veere, nell'isola di Walcheren), il « baleriere San Iacopo del Cumchet di Bretagna » (vale a dire, di *le Conquet* presso la Pointe de St. Matieu) figurano un altro baleniere (senza indicarne l'armatore) e la « caravella Giuliana di Palmanèche » (che è da interpretare con *Penmarc'h*, in vicinanza della omonima « Pointe »). Mi sembra che sia giustificato sottolineare come i caposaldi del sistema mercantile fiorentino di Lisbona e delle Fiandre avessero, almeno da quell'epoca, cominciato ad utilizzare i navigli della Bretagna, per arricchire la loro già doviziosa disponibilità di flotte altrui, assieme alla navigazione di Stato della stessa Firenze, che, però, rappresentava una porzione insignificante nel giro di affari, disimpegnati dalla navigazione libera propria e, ben più ampiamente, da quella fiamminga, inglese, normanna, basca, portoghese, andalusa, catalana, provenzale, genovese e veneziana, per citare soltanto le marinerie principali. Devo far notare, per chiudere su questa associazione in partecipazione, che il relativo contratto non figura fra quelli riportati nei registri che la Mercanzia di Firenze istituì con l'apposita legge del 1408, intesa a salvaguardare la delimitazione di responsabilità degli associati capitalisti (gli accomandanti); legge, erroneamente definita da qualche studioso il provvedimento di istituzione della società in accomandita, che, invece, sarà molto più tarda (10): per allora, tali combinazioni, nonostante il nome, non avevano struttura sociale, e, ben a ragione furono dette « commende di

(9) *Ibidem*, p. 622, riferendo ampiamente da M. A. H. Fitzler.

(10) Cfr. la mia relazione sulle società commerciali italiane dei secoli XIII-XVI, tenuta alla III Conferenza internazionale di Storia economica di Monaco nel 1965 e la mia relazione *Il commercio transatlantico di una compagnia fiorentina stabilita a Siviglia a pochi anni dalle imprese di Cortés e Pizarro*, in « Estudios del V Congreso de Historia de la Corona de Aragon » (Zaragoza, 1952), vol. III, Zaragoza 1954, pp. 131 ss.

terra » ed oggi in Italia hanno il nome di « associazioni in partecipazione ». Con l'occasione — anticipando quanto dirò a proposito dei metodi commerciali e continuando, d'altronde, su questa constatazione del rapporto Martelli-Muccini — riferisco che la Comp. di Francesco Cambini in ben tre occasioni si è legata alla stessa maniera con i principali esponenti attivi in Lisbona dianzi rammentati; e precisamente: dal 1461, con il Guidetti; dal 1467, con il Ghinetti e dal 1476, con il Marchionni; tutte di durata di 5 anni, ma sempre precedute e seguite da operazioni ancora più copiose ed assortite, in conto sociale o in rappresentanza, da entrambi i lati (per quanto la rappresentanza, nel giro di affari delle grandi aziende toscane fosse ormai ridotta a dimensioni irrisorie, come ho potuto accertare dallo studio di decine e decine di complete cifre di affari di aziende grandi, in confronto con quelle medie e minori).

Infine, un'ultima « accomandita » ha per associante la Compagnia di Roma degli eredi di Antonio di Niccolò da Rabatta e Nieri di Ricasoli, che affida il mandato a Giovanni di Bernardo di Gambino Gambini (da non confondere con il Cambini) e Girolamo di Cipriano di Chimenti Sernigi, il cui atto costitutivo è registrato nel febbraio 1482 ed ha avuto una durata di 5 anni. Viene così alla luce il primo dei Sernigi che ha disimpegnato un ruolo di rilievo nelle azioni economiche con il Portogallo, anche affiancandosi al Marchionni, secondo quanto apprendiamo dal Verlinden (11). Non conosciamo che rari particolari operativi di questa associazione; essa era strettamente collegata alle società fiorentine stabilite a Bruges, come del resto si riscontra per tutte le altre combinazioni, che pur hanno il fascio principale dei rapporti tra Lisbona e Firenze. Entrando nel secolo seguente, la presenza fiorentina a Lisbona sembra ancora massiccia, figurandovi un continuatore dei Sernigi (malgrado sia di un altro ramo: è Francesco d'Andrea), la Compagnia di Giovanni di Francesco Morelli e gli eredi di Bartolomeo Marchionni, così nominati dopo il 1523: il che localizzerebbe nelle immediate vicinanze di tale anno l'epoca della morte di Bartolomeo (12).

(11) CH. VERLINDEN, *La colonie italienne de Lisbonne*, cit., p. 624.

(12) A queste aziende sono dedicati numerosi conti nel « Libro Grande Verde segnato H » di Piero di Niccolò e Luigi di Giuliano di Piero di Gino Capponi e compagni del Banco, libro conservato nella Sezione Manoscritti della Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze.

Come al solito, i riferimenti alle varie piazze li ritroviamo in carteggi e registri contabili di aziende importanti, anche se non hanno avuto interessi particolari e immediati con Lisbona: ad esempio, assai prodighi di notizie sono i registri compilati a Bruges (per il quarantennio a cavallo dell'anno 1450) dalle società dei Medici, dei Salviati, dei Borromei (questi ultimi, di origine toscana — e precisamente da San Miniato al Tedesco — e che seguivano le tecniche della loro regione ancora alla fine del Quattrocento) e di Piero da Rabatta e Antonio Cambi (13).

Dopo questo richiamo delle fonti e delle aziende, che aventi sede in Lisbona vi hanno esercitato una attività vasta e significativa, passo a considerare il complesso operativo.

In primo luogo, mi occuperò dei metodi che caratterizzano tali complessi operativi. Essi trovano le radici e le espressioni tipiche nella vastità delle dimensioni delle aziende stesse — intese nel senso del numero delle persone proprietarie e dipendenti e del volume dei capitali impiegati, non trascurando il particolare delle fortissime dilatazioni che l'efficiente funzione del credito poteva determinare per esse, più che per quelle di rango minore e meno introdotte —, la quale circostanza subito ci riporta alla entità degli affari: in partite singole di merci — con interventi singoli o in partecipazione (ed i partecipanti erano di Firenze, di Bruges e talvolta di Londra o di qualche altro organismo aziendale stabilito in Spagna) — vengono raggiunte cifre ragguardevoli. Così, ad esempio, un lotto di zucchero di Madera ammonta a 4.500 fiorini d'oro, per la sola quota Cambini-Guidetti; in un trimestre si perviene a totalizzare la somma di 14.000 fiorini nelle cuoia d'Irlanda, di cui Lisbona era divenuta il principale emporio, succedendo a Bruges; la misura degli investimenti è espressiva anche nel terreno dei traffici cambiari (di frequente, di reale portata bancaria), superando i 3.500 fiorini; e similmente nelle esposizioni delle assicurazioni, accentrandosi nelle mani di un solo soggetto un rischio di 1.500 fiorini.

Ho già segnalato che la prevalenza degli affari mercantili avviene in proprio, o tutt'al più nella forma della partecipazione (che è egualmente « in proprio »), al contrario di quanto ha scritto Gino Luzzatto, — per il

(13) Tutti questi registri sono stati trascritti ed illustrati da miei Allievi, per le loro tesi di laurea conservate nell'Istituto di Storia economica dell'Università degli Studi di Firenze.

quale ancora nel '500 il commercio era essenzialmente di commissione —, che è vero soltanto per Venezia, dove agivano quasi esclusivamente piccole aziende. Lo studio della cifra di affari — di cui ho dato un accenno — compiuto per moltissime aziende, di ogni dimensione, mi ha portato alla conclusione che le aziende « grandi » non si dedicavano più al commercio di commissione, se non quando esse dovevano operare in piazze occasionali e di smistamento. Pertanto, il commercio di commissione, oltre che per Venezia, rimane tipico di Genova e delle altre città marittime, le quali preferivano l'agglomerazione aziendale ridotta, che comportava la necessità di appoggiarsi a numerose aziende estranee, anche se facenti capo a membri dello stesso casato.

Il risultato più rilevante del nettissimo predominio del commercio diretto in queste grosse società è stato quello della eliminazione dei costi della intermediazione, mettendo le aziende stesse in condizione di presentarsi sui mercati con costi totali più bassi dei concorrenti e, perciò, maggiormente remunerabili. Altra conseguenza promanante da questa condizione, è quella della possibilità di transigere un maggior numero di merci (e, ripeto, per cospicui volumi); senza dire, che esse riuscirono a conglobare in loro mani — con l'atto principale dello scambio — l'atto della navigazione; noleggiando per intero — a viaggio o a tempo — una o più navi (ed anche avvalendosi delle proprie, quando ne avevano). Questa pratica, ripetuta continuamente, e con l'ausilio dello studio attento del fenomeno composito mercantile e di trasporto, ha consentito di plasmare e modellare l'atto della navigazione alle esigenze, superiori, dell'atto dello scambio: sino al traguardo conseguito negli ultimi anni del '300, di smuovere le tariffe, da quella rigidità che permetteva la circolazione soltanto ai beni ricchi, portandole ad un campo di pronunciata variabilità, con differenziazione dei singoli noli in funzione del valore dei beni: conseguendo, insomma, la struttura moderna delle tariffe di trasporto, che ha aperto il commercio a tutti i beni per qualsiasi volume e su qualsiasi itinerario: il vero e proprio commercio di massa (14).

Questa innovazione — la quale dall'inizio del Quattrocento si diffonderà alle vie terrestri, con risultati che interesseranno i mercati dell'interno

(14) F. MELIS, *Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medio Evo*; ora ristampato nel volume F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, Firenze 1984, pp. 3-68, volume VI di questa collana [n.d.c.].

e che permetteranno l'affermazione delle nuove, grandi Fiere di Ginevra e di Lione — acquista un particolare significato per quanto riguarda il commercio imperniato su Lisbona (e con essa è sempre da intendere il vasto retroterra dal Minho all'Algarve), come pure sugli altri paesi prevalentemente esportatori di quello stesso gruppo di merci in partenza e in arrivo nel porto del Tago: cioè, le cuoia; merce povera, che prima di allora si era mossa soltanto per brevi segmenti e per volumi trascurabili, anche perché l'allevamento, che la produce, era diffuso un po' dappertutto. La liberalizzazione degli scambi, permettendo la selezione nella produzione e stimolando quest'ultima in tutti i luoghi più adatti, ne ha determinato un incremento, da cui sono derivati getti mercantili considerevolissimi. Nonostante l'intensità delle correnti mercantili del Portogallo verso i mari italiani già dagli ultimi anni del Trecento (nel 1391 accertiamo la prima nave dell'Iberia atlantica che entra nel Mediterraneo) le cuoia non vi figuravano mai; né quelle di provenienza barbaresca, iberico-mediterranea e tanto meno dal Mare del Nord. Il Portogallo è stato un grande produttore di cuoia: e per fortissimi quantitative noi assistiamo alla accumulazione di colli e colli sulle banchine del porto lisbonese, con attrazione anche di quelle della vicina Spagna, nonostante che debbano ritornare verso Ponente, per andare in Italia (dove Pisa è il più rilevante porto di convergenza, sia per sua funzione di smistamento in un arco italiano di 180°, sia perché alle sue spalle immediate si sta sviluppando l'Arte del concio e della lavorazione di cuoia e pellami in genere). E il mercato di Lisbona si assortisce delle cuoia d'Irlanda, prima del XV secolo sconosciute nel Mediterraneo, per numero di capi e per alti valori, secondo l'accenno dato e sul quale mi permetto di insistere. In un anno, le sole partite di cuoia portoghesi — che venivano da Mondego, da Oporto e dai dintorni di Lisbona — hanno raggiunto un valore complessivo di 28.000 fiorini; non meno rilevante, il gruppo delle cuoia irlandesi e un po' più distanziato quello delle cuoia spagnole: un insieme, di oltre 50.000 fiorini.

Lisbona è divenuta, in quell'epoca — queste cifre sono molto eloquenti —, il più grande emporio di cuoia all'esportazione e quasi tutte prendevano la via del Mediterraneo, sbarcando almeno per il 90 % a Livorno.

Prima di passare all'analisi delle altre mercanzie e delle operazioni cambiobancarie, armatoriali ed assicurative, sottolineerò come questi metodi mercantili accertati per Lisbona, si ripetano ovunque i fiorentini hanno impiantato delle basi solide, concorrendo in maniera decisiva a promuover-

ne lo sviluppo: ed anzi, molto spesso, avendo essi agito fino dai momenti e motivi di origine, ossia, avvertendo la favorevole posizione dei luoghi e le possibilità di cospicua fioritura di combinazioni e di operazioni. Così, in Provenza e in Linguadoca; nella Champagne e, poi, risalendo in Fiandra e in Inghilterra; nella Spagna mediterranea e in Andalusia; in Normandia, sulla quale hanno fatto luce definitiva le opere di Michel Mollat (15) e dove la possanza dell'azione fiorentina, dovuta a più aziende, è stata ora sanzionata dai documenti emersi dagli Archivi di Firenze (16): così, seppure su dimensioni assai minori, in altre regioni della Francia, a Bordeaux, a La Rochelle e a Nantes; similmente, nei grandi porti italiani, compreso quello di Napoli, e in gran parte della Sicilia; infine, all'interno, come a Milano, Bologna e Ferrara. Tutti i capisaldi che Firenze comanda dal centro e che, a un certo momento — a cominciare dal 1440 circa —, prende a dirigere da Ginevra, alle cui Fiere ha impresso una eccezionale vigoria: tanto è vero che, quando le sue compagnie decidono di trasferirsi a Lione — più felicemente ubicata — quelle fiere si sviliscono con straordinaria rapidità, mentre Lione assurge al centro nevralgico di tutta l'economia dell'intero Occidente — specialmente per l'aspetto finanziario —, conservando tale rango fino a quando Firenze ed i suoi uomini vi si applicheranno con tutte le loro risorse ed energie.

L'operazione mercantile, oltre che conseguire un dispiegamento territoriale notevolissimo, viene assunta in mani fiorentine talvolta fino dal momento in cui la produzione licenzia il bene e addirittura intervenendo nella produzione stessa: così, già sapevamo della penetrazione fiorentina nelle principali zone dell'allevamento ovino inglese, per studiarvi la qualità della lana molto prima della tosa e accaparrarsela, stipulando i relativi contratti di compera persino con un anticipo di 3 mesi; similmente, per le operazioni laniere nella regione di Arles, in Provenza, e nelle tre zone salienti della Spagna mediterranea, soprattutto nel Maestrazgo, dove gli esponenti delle loro aziende e gli elementi locali praticavano almeno 160 località, le quali per la prima volta son state rivelate in numero così alto dai carteggi Datini. Analogamente, ecco risalire il corso della merce anche

(15) M. MOLLAT, *Le commerce maritime normand à la fin du Moyen Age*, Paris 1952; si vedano inoltre i suoi articoli dedicati ai fratelli da Verrazzano.

(16) Ho ritrovato tale documentazione fra i registri dei Gondi e la renderò pubblica prossimamente.

quando essa proviene dalla trasformazione manifatturiera: ho trovato, qualche tempo fa, addentellati dei mercanti fiorentini con l'industria laniera delle Fiandre e del Brabante (17).

Ebbene, anche in Portogallo, i dipendenti di Bartolomeo di Iacopo di ser Vanni, del Guidetti, del Ghinetti e del Marchionni vanno personalmente a studiare e ad organizzare le compere della seta a Lamego, della grana a Sintra e ad Ulivenza, e via di seguito; tali materie prime, poi, andavano ad alimentare industrie della propria città, seriche o laniere, conservando la proprietà del manufatto che ne scaturiva, fino al mercato del collocamento. Non è chi non veda quali ulteriori vantaggi apportati questo dominio più prolungato dell'atto mercantile, nella formazione dei costi: eliminando una serie nutrita di costi di intermediazione, secondo la constatazione già richiamata.

In Portogallo oltre alla seta, alla grana ed alle cuoia, vi sono degli interventi assolutamente originali, compiuti da tutti quei quattro esponenti: nella « peschiera dei coralli » (il Verlinden ricorda che fin dal 1443 a « Bartolomeo Florentin » ed a Jean Forbin era stato accordato il monopolio di 5 anni per la pesca del corallo) (18); nelle tonnare e nella « peschiera dei muggini » ed anche nella esportazione del sughero, dove, sempre secondo lo scritto più recente, dovuto al Verlinden, un aggruppamento italiano (comprendente Giovanni Guidetti, Domenico Scotti e Marco Lomellino) era affiancato da Pedro Diniz e Martino Lem (19). La peschiera dei coralli, dopo una pausa attorno al 1452, riprende con una notevole intensità e vi partecipano, con Bartolomeo Vanni, la Comp. Cambini di Firenze e la Comp. Pierozzi di Barcellona. Questi affari corallini hanno procurato un buon concorso ai risultati economici: con un utile annuale, in media, di 700 fiorini per ogni partecipante.

Nel secolo della mia osservazione, il naviglio più importante che collegava il Mediterraneo al Mare del Nord — quello genovese — non faceva quasi mai scalo a Lisbona: i carichi fiorentini, pertanto, venivano affidati a marine diverse — oltre che alla propria, che non è stata mai consistente (due o quattro unità del Servizio di Stato, le così dette « galee

(17) F. MELIS, *Mercanti-imprenditori italiani in Fiandra alla fine del '300*, in « *Economia e Storia* », V (1958), pp. 144 ss., saggio ora ristampato in questo volume.

(18) Ch. VERLINDEN, *La colonie italienne de Lisbonne*, cit., p. 621.

(19) *Ibidem*, p. 622.

di Ponente » ed una decina della navigazione libera) — e precisamente alle rare navi veneziane che approdavano al Tago e più ancora a quelle basche e catalane; poi anche a quelle settentrionali, fra cui le imbarcazioni normanne. Non sono riuscito finora a spiegarmi come mai la flotta genovese sia rimasta sorda alle richieste di noleggi da parte fiorentina, mentre le accoglieva ripetutamente ed abbondantemente in tutte le altre basi di grande interesse per Firenze, come in Inghilterra, in Fiandra, in Andalusia, in Catalogna e in Provenza, oltre che per il Levante. Tale circostanza ha costituito un fattore, non certo trascurabile, nello sviluppo della marina portoghese: i fiorentini vi ricorrono sempre più intensamente, a partire dall'anno 1391, che ho già richiamato. Le navi portoghesi vengono spessissimo in Italia e gli operatori fiorentini da Lisbona ne comandano — spesso colmandone le stive con i loro carichi — il viaggio da Madera, senza scalo, a Pisa; da Madera in Irlanda o a Bruges; dall'Irlanda in Italia: insomma, in tante prolungate relazioni. Il tipo di nave che appare più sovente è il « baleniere » e poi la « caravella ». Il Guidetti e il Marchionni sono stati proprietari di alcuni balenieri, fra i quali il « Santa Maria Annunziata » e il « Sant'Antonio », che hanno navigato specialmente tra Lisbona, Madera e Livorno. Ma quello che interessa, per lo svolgimento della mercatura, non è la proprietà del naviglio: l'essenziale è che di esso se ne abbia pronta ed esauriente la disponibilità, ovunque se ne manifesti il bisogno. I fiorentini appaiono in felice combinazione con i portoghesi in questo campo, stimolando la moltiplicazione delle singole unità navali, la loro portata e soprattutto l'impiego: così come hanno concorso allo sviluppo di altre marinerie, giacché l'espansione del loro commercio per le vie marittime — i documenti lo stanno ora rivelando chiaramente — è stata realmente di primo piano, tanto da notare, dalla fine del Trecento, nei porti maggiori, una vera e propria gara da parte di genovesi, veneziani, catalani, baschi, provenzali e, poi, portoghesi ad offrire i servizi dei loro navigli alla circolazione delle merci del repertorio fiorentino. La circostanza che Lisbona non fosse frequentata, se non limitatamente, dalle flotte di gran lunga più rilevanti — quella genovese e quella veneziana — ha indubbiamente favorito l'accrescimento della marina locale: in connessione con il fatto, appunto, che vi erano stanziati potenti società commerciali, le quali richiedevano vasti volumi di carico.

Quali sono i beni principali che si traevano da Lisbona (e anche da Oporto, specialmente le cuoia della regione, la seta ed i vini)? A parte il

sale, già affermato da tempo, nella direzione meridionale e in quella settentrionale, le cuoia, la seta, la grana, l'olio e il vino rappresentano le merci di gran lunga prevalenti, avendo esse, sia la destinazione mediterranea, sia quella settentrionale, eccettuati il vino (che va quasi unicamente al nord) e le cuoia, che vengono quasi solamente in Italia (Bruges — con i paesi dell'est che essa serviva — si riforniva dall'Irlanda e dalla Scozia; ma più tardi i portoghesi e gli italiani riuscirono ad introdurre il cuoio del Portogallo).

Tutti quei beni sono tra i migliori reperibili nei mercati significativi: ad esempio, la grana di Sintra e di località più interne è quotata a Londra in misura nettamente superiore a tutte le altre: raggiunge, infatti, il valore di 48 lire alla carica, di contro a 40, di quella di Valenza; 32, di quella andalusa; 18, di quella barbaresca. Anche le cuoia ed altre pelli sono tra le più ricche che si riscontrano nel dovizioso mercato di Pisa. I vini si diffondono sempre di più in Inghilterra e nelle Fiandre; l'olio domina in quegli stessi luoghi e, dall'altro lato, negli empori del Medio Oriente.

Una grande porzione delle merci in uscita da Lisbona spetta al pesce conservato, fra cui sardine « aringate » e « in salamoia », oltre al tonno: prodotti, questi, già emersi, riferendo degli interessi dei « nostri » mercanti negli stessi fenomeni di produzione.

Con l'avanzare del tempo, aumentano il numero di schiavi e i quantitativi di oro, che fanno capo a Lisbona e da dove riprendono il mare: evidentemente, in dipendenza della avanzata portoghese in Africa. All'esportazione compare qualche volta la lana, fra la quale quella « caprina »; mentre il grano figura nei due sensi, piuttosto raramente, però (l'Italia lo riceve, ed in un'occasione ne spedisce per ben 3.318 fiorini, facendolo imbarcare nei porticcioli della Toscana meridionale: a Talamone, Porto Ercole e « alla Tagliata » ossia a Ansedonia).

Nonostante che non sia di produzione locale, ha un grande risalto nel commercio di esportazione da Lisbona lo zucchero di Madera, che talvolta raggiunge i destinatari senza toccare il Portogallo: come fanno spesso il Guidetti, o il Marchionni, mandandone dei forti carichi direttamente da Madera a Pisa, Genova e Venezia (addirittura senza scalo, nella prima metà). Con tappa a Lisbona, lo stesso bene si diffonde in tutte le regioni comprese fra l'Irlanda e il Brabante (anche in Normandia e Bretagna, ovviamente), con la prosecuzione nella « area germanica », secondo la funzione cui assolve Bruges, di nesso economico tra la medesima e l'« area

romanica », di cui io ho dato un'ampia illustrazione in una recente conferenza alla Reale Accademia fiamminga delle Scienze del Belgio (20).

Sotto la combinata azione delle società fiorentine che stanno in patria e di quelle nelle Fiandre, nell'Inghilterra e nella Spagna, le « nostre » società di Lisbona si occupano del collocamento di quattro correnti di beni piuttosto nutrite:

a) prodotti tessili: della lana, la cui lavorazione ancora non è spenta a Firenze, e della seta, tanto da Firenze (velluti e pianete), quanto da Lucca (broccati, damaschi) e da Bologna (taffetà); seguono i fustagni di Milano e di Cremona; mentre dal nord provengono le tele, sia dell'Olanda, sia della Champagne, che vengono imbarcate a L'Ecluse o a Harfleur o Le Havre (ma anche a Dieppe);

b) manufatti diversi, fra i quali spiccano le armi (comprese le spade di Villa Basilica e delle vallate lombarde), vasellame e coltellineria; poi le ottime carte delle Marche (da Fabriano e Pioraco) e soprattutto di Colle di Val d'Elsa (Siena);

c) espressioni artistiche, quali miniature di messali e di altri codici, tavole dipinte, cassapanche, mobilio pregiato; in più, i così detti « tolomei », realizzati, appunto, da pittori fiorentini e di cui dirò con qualche precisazione;

d) libri di qualsiasi materia, che provenivano dalle grandi « centrali » di Firenze e di Venezia, ma anche da Bologna (i « libri di legge di Bartolo » da Sassoferrato, le « opere dell'Arcivescovo Antonio » — non ancora santificato, perché era morto da un anno appena —, bibbie, « libri in ebraico », da Roma, « libri di grammatica », ecc.).

Non starò a commentare le merci dei primi gruppi, i cui caratteri e la cui circolazione sono abbastanza conosciute: darò qualche delucidazione sugli ultimi due, che sono i più originali.

Fra la Toscana, Venezia e un po' tutta l'Italia si aveva una forte corrente culturale verso il Portogallo. In questa sfera e in quella artistica —

(20) La copiosissima documentazione degli Archivi e Biblioteche toscane di cui ha fatto menzione in questa comunicazione verrà utilizzata estesamente, unitamente alla prof. Virginia Rau, in uno studio sulla Storia economica del Portogallo dei secoli XIV-XVI: [la prof. Rau sarebbe deceduta nel 1973, lo stesso anno della scomparsa del prof. Melis: *n.d.c.*].

allo stesso tempo — rientrano i « tolomei », la cui presenza a Lisbona, nell'epoca, è densa di significato. Anzitutto, notiamo che in quell'ambiente era penetrata la cartografia italiana e, poi, che essa, non a caso, proveniva da Firenze: quivi, infatti, la Scuola di Paolo dal Pozzo Toscanelli era altamente affermata ed ha perciò esercitato la sua influenza nella realizzazione di queste « tavole di Tolomeo ». Ecco, dunque, la via seguita dalla « idea » toscanelliana nella sua concreta trasmissione e diffusione in Portogallo: sì che può supporre che Cristoforo Colombo abbia conosciuto tali concezioni, non attraverso la corrispondenza con il Toscanelli (dai più messa dubbio), ma frequentando le aziende fiorentine che avevano sede in Lisbona e il mondo di studio di tale città, ove le carte in questione sembrano essere state ambite.

Ne conosciamo anche gli autori: i « dipintori » Giovanni del maestro Antonio e Piero del Massaio. Ad essi o ad uno di loro sono dedicati quattro pagamenti, il cui totale — di fiorini 68 — deve rappresentare il costo complessivo di quello che è detto « uno libro delle tavole di Tolomeo », commesso alla Compagnia Cambini dal vescovo di Algarve, Alvero Alfonso, che a Firenze faceva parte della corte del famoso « Cardinale del Portogallo » (Iacopo di Lusitania). Gli anni di esecuzione sono il 1461 e 1462 (il Toscanelli, come è noto, morì nel 1482).

Tutti i fiorentini di Lisbona — e massimamente il Marchionni e il Guidetti — hanno disimpegnato un ruolo rilevante ed ancora una volta originale: nel terreno cambio-bancario, innestando il mercato finanziario lisbonese sul grande ceppo di Firenze e attraverso di questo su tutte le maggiori piazze bancarie dell'epoca — fra cui, precipuamente, Venezia, Milano, Bologna, Roma, Genova, Barcellona, Bruges, Parigi e Londra — e nelle Fiere di Ginevra e fin dal 1465 con quelle di Lione (dove intanto agisce contemporaneamente la ginevrina compagnia di Guglielmo de' Pazzi e Francesco Nasi): oltre al giro cambiario, reale o apparente (in questo ultimo caso, con la funzione creditizia, quale è stata riconosciuta e studiata fin dagli ultimi anni del XIV secolo dal de Roover), con aperture di credito in Lisbona e da Lisbona all'estero e infine con un nutrito servizio di cassa che Lisbona, mediante questi esponenti, ha affidato ai Cambini di Firenze, da cui l'irradiazione un po' dovunque. La Società Cambini è la grande banca portoghese che agisce in Italia e in Portogallo: una banca pienamente snella e di larghissime capacità. Molto interessanti le aperture di credito che da Lisbona vengono disposte su Firenze, affinché agiscano a

Bologna, a Pisa, a Perugia, a Siena e a Firenze stessa, per favorire i numerosi studenti che frequentano gli Atenei di quelle città: ed ogni operazione ci appare sempre comandata con l'ordine scritto a distanza e su piazza.

Allorché il Cardinale Iacopo di Portogallo soggiornò a Firenze, la Banca Cambini fu naturalmente a sua disposizione e continuò ad esserlo, dopo la sua morte, quando essa si assunse il compito di seguire, dal lato finanziario (ed anche un po' oltre di esso), la costruzione della Cappella celeberrima in San Miniato al Monte: i quaderni di cassa e le ricordanze fanno rivivere Luca della Robbia, Antonio e Piero del Pollaiuolo, Antonio e Bernardo Rossellino e Residerio da Settignano (del cui intervento non avevamo avuto finora notizia), con molti collaboratori minori e seguendo ogni lavoro, con l'afflusso del materiale più svariato.

Infine, un carattere che vediamo nettamente impresso in tutte le aziende attive nei caposaldi commerciali, che ho via via enumerato: la funzione assicurativa, disimpegnata con ampie esposizioni e ripetutamente, potendosi avvalere, quelle aziende, come nessun'altra, della base indispensabile della valutazione del rischio, mediante la rete informativa efficientissima attorno alle situazioni, ai mezzi, e ai servizi disimpegnati. Chi ha bisogno di assicurarsi, in Lisbona, deve far capo a quelle aziende, le quali, con estrema disinvoltura e rapidità, fanno leva sui centri assicurativi interessati caso per caso, anche trattandosi di itinerari che non lambiscono il Portogallo. E che la valutazione del rischio sia stata attenta ed oculata, lo riprova la pronunciata variabilità dei premi, su ogni percorso e nei vari momenti.

Mi sembra di poter concludere che queste carte rivelano una Lisbona che è qualche cosa di più di una piazza atlantica (nel senso che spazia sull'Atlantico): essa è una piazza che svolge una funzione sua peculiare. Una volta gravitava in gran parte su Bruges, cui facevano capo le relazioni con l'Inghilterra e l'Irlanda, per dire delle più rilevanti: ebbene, almeno della metà del XV secolo, la possente attrazione esercitata dalle case commerciali di Lisbona fa abbandonare quell'annodo, convogliando le correnti direttamente su Lisbona, da cui avverrà poi lo smistamento nell'ampia superficie mediterranea. Anche quando talune merci della Penisola devono raggiungere i paesi dell'est, esse vanno a prendere il mare a Lisbona: così avviene persino della seta di Malaga e di Almeria; così, delle cuoia dell'Estremadura; così di altri, beni spagnoli, che avrebbero potuto

continuare — come nel passato — a dirigersi agli sbocchi di Siviglia, Cadice, Malaga ed Almeria.

In un certo senso la funzione di Lisbona ha concorso allo svilimento di quella di Bruges: se non altro, per il fascio dei traffici che dall'Irlanda e in qualche misura dall'Inghilterra transitavano una volta sempre per Bruges, prima di scendere a sud. Per quanto concerne i particolari dell'intervento fiorentino, un elemento sovrasta chiaramente: ed è il cospicuo impulso dato alla marina portoghese, giacché le operazioni mercantili — frequenti e voluminose e di lungo dispiegamento territoriale — hanno insistentemente chiesto ausilio ad essa, portandone le varie unità anche molto addentro nel Mediterraneo (e talvolta il carico loro era integralmente fiorentino e in altre occasioni addirittura esse venivano noleggiate in convogli di tre e più unità): in sostanza, è quel che abbiamo constatato per la marina basca, con la differenza che questa agiva lontano dal suo paese, mentre quella portoghese fa prevalentemente capo a Lisbona.

Aggiungerei che il quadro marittimo e marinaro è completato dal sussidio cartografico, verosimilmente molto efficiente, giacché proveniva, sia dalla specifica Scuola del Toscanelli, sia dalla generica serie di dati — abbondanti ed aggiornati — che le società commerciali traevano da ogni luogo e si ritrasmettevano, attraverso il dovizioso carteggio che ha costituito l'arma formidabile e decisiva per lo studio degli avvenimenti e perciò per predisporre le operazioni e guidarle e sostenerle.

Infine, una constatazione, che mi è sembrata fra le più suggestive e che d'altronde era da attendersi, dato il livello culturale dell'Italia, segnatamente di quella centro-settentrionale: alludo ai consistenti strumenti e relazioni di studio, che si incanalano attraverso Firenze e Lisbona: da Firenze ecco composizioni letterarie di ogni genere; dal Portogallo i giovani che andavano a formarsi nelle Università a Firenze e in quelle di breve raggio attorno ad essa.

Così fiorentini (italiani) e portoghesi hanno recitato molto vicini, combinando le risorse e le forze loro, il loro ruolo nel cammino della civiltà economica e generale del XV secolo, ma con radici trecentesche e con ulteriori sviluppi cinquecenteschi.