

INFLUENZE DATINIANE
NEL SISTEMA ECONOMICO EUROPEO, SECOLI XIV-XV

Se noi osserviamo la conformazione della nostra Penisola riprodotta in plastico, la catena appenninica ci appare tanto marcata, da sembrarci una immensa cucitura, una nodosa sutura delle due superfici che si distendono dall'una e dall'altra parte di essa.

Sappiamo quanta influenza questa netta demarcazione fra le due zone abbia esercitato ed eserciti, se non sulle genti, su tanti altri aspetti, fra cui il clima, le colture, ecc.. Se ci portiamo indietro nel tempo, e precisamente al mezzo secolo che si esaurisce nel 1410 — l'anno della morte di Francesco di Marco Datini — e che è documentato, per una zona vastissima, dalle migliaia e migliaia di carte riguardanti l'attività di questo intrepido mercante, ci accorgiamo come l'accidentata linea appenninica abbia distaccato due mondi, che pure in Italia, per la funzione cui allora essa era pervenuta, si saldavano. Discendendo di oltre mezzo millennio concentriamo la nostra attenzione sulla vita economica dei popoli e specialmente, preannuncio, sul fattore mercantile.

Dopo il Mille — quando si accentua lo sforzo della rinascita generale, ed economica in particolare, delle Città italiane e si moltiplicano le conquiste, più evidenti per le Città di mare, ma pure notevoli per le Città dell'entroterra, le quali nell'opera di quelle trovano il loro veicolo, mentre nel Mediterraneo si disperdono gli elementi (saraceni, ma anche bizantini) che avevano costretto entro le coste il nostro popolo — si va affermando una sorta di specializzazione mercantile per i due bacini del Mediterraneo che l'Italia determina.

Siamo ormai al Trecento inoltrato, che è il secolo della industrializzazione dell'Italia e, per essa, soprattutto, della Toscana, con copiosa richiesta

della lana e di tutte le materie accessorie che danno alimento alla fabbricazione dei panni: siamo giunti nel secolo della maggiore potenza e prepotenza, direi, delle nostre Città-stato dell'interno e delle maggiori Repubbliche marinare, malgrado che alla Meloria (1284) quella pisana abbia subito un forte arresto e malgrado che dall'estremo lembo occidentale si siano fatti avanti altri agguerriti popoli marinari (i provenzali e i catalani) e dall'estremo lembo levantino si infiltrino paurosamente le rinnovate orde musulmane.

Si è stabilita una specializzazione, ho detto.

Ad Oriente della linea tracciata dall'Appennino, Venezia ha, via via, accentrato nelle sue mani ogni rapporto mercantile del vasto bacino che va fino alle acque del Don e fino alla costa siro-palestinese.

I pisani e i genovesi si sono ridotti, via via, nel bacino in cui immediatamente si affacciano le loro Città; le escursioni orientali dei marinai-mercanti catalani, per rifornire direttamente il loro Paese, sono del tutto eccezionali; i provenzali ancor più raramente si azzardano oltre il Canale di Sicilia: insomma fra i popoli occidentali, è Venezia la Città che si è assunta il compito di raccogliere nei porti di sbocco delle carovane dell'Oriente i prodotti originari delle lontane terre asiatiche.

Per qualche tempo — e ancora, si può ben dire, sino alla guerra di Chioggia (contro Genova, terminata nel 1380) — Venezia stessa diffonde in buona misura quei prodotti in Occidente, sbarcandoli dai suoi navigli in più porti della costa provenzale e spagnola mediterranea, nonché portandosi in mare aperto e risalendo il Guadalquivir, per il cuore dell'Andalusia.

Ma, come ho detto, la guerra di Chioggia ed altri avvenimenti — fra cui, non ultimo, la preponderanza degli altri popoli italiani che si protendono in Occidente — fanno, mano a mano, rientrare quelle punte avanzate occidentali di Venezia, sì che, quando si accende il riflettore delle carte datiniane — massimamente allorché la luce sua è più forte, dal 1384 — noi notiamo questo ritirarsi di Venezia nel bacino orientale del Mediterraneo: una concentrazione della sua attività, che è tutta notevolissima e che, ripeto, significa specializzazione, e per la navigazione e per le merci che vengono trattate.

Quali sono queste merci? È risaputo che, a parte i piccoli quantitativi di pellame e di lana, provenienti, però dai Balcani, e il cotone, la cui abbondanza aumenta col progredire della relativa industria, sono le spezie a

predominare nettamente: col pepe, la cannella, la noce moscata, lo zenzero e, in più, lo zucchero e analoghi prodotti.

Nella stragrande maggioranza dei casi, tali merci vengono convogliate, quando dalle basi di partenza prendono la direzione ovest, in riva alla Laguna: da lì, avviene lo smistamento, per la vasta fascia terrestre, dalla Vistola al Tago, superando anche il Mar Baltico, il Mar del Nord e la Manica.

Dall'altro versante dell'Appennino, la lotta delle nostre popolazioni per la rinascita fu assai più dura, ché mancava l'alleanza bizantina, di cui invece ebbe a beneficiare Venezia, nella zona di sua naturale espansione; e più consistente era lo stanziamento saraceno, con cunei efficientissimi disposti ad arco, attraverso alla dominazione delle nostre Isole maggiori, e con basi impiantate addirittura nel territorio peninsulare.

Dopo il Mille, tuttavia, Pisa e Genova poterono riportare al dominio occidentale il bacino occidentale del Mediterraneo.

Questo mare, per i traffici, acquisterà sempre più in importanza, con il risveglio italiano in genere, soprattutto, come ho detto, quando si svilupperà fortemente l'industria principale del Medioevo (la tessitura laniera), che susciterà un voluminoso commercio della materia prima e di tutti gli ingredienti relativi, senza dire dell'industria delle pelli. E allora, il Mediterraneo occidentale assumerà un colore tutto genovese (per il fattore navigazione, precipuamente) e tutto toscano (per il fattore mercantile, essenzialmente, che interesserà tutte le maggiori Città, con alternanza di predominio per Lucca, Pisa, Siena e Firenze; per il fattore navigazione, pure assai efficiente sino a che Pisa disporrà della grande flotta, e, dopo, avvalendosi delle marine altrui).

Ripeto che, nel primo terzo del nuovo millennio, nel bacino occidentale del Mediterraneo si sono affermati due altri popoli — il provenzale e il catalano — che sono, però, eminentemente dediti alla navigazione e, molto meno, alle operazioni di mercatura.

In questo bacino, nelle stive delle navi, ritroviamo di frequente gli stessi beni di cui Venezia attua lo scambio con l'Oriente: ma è marcatisima la prevalenza — già, del resto, avvertita dal lettore — delle materie insistentemente richieste dall'Italia all'Occidente, la lana e quanto necessita per lavorarla e imprimervi il colore: lane di ogni qualità, da quella di infimo ordine, che si raccoglie nell'Africa settentrionale (la Barberia), a quella di pregio superiore, che viene dall'Inghilterra, solcando, adunque, il

Mediterraneo (o perché vi giunge dalla circumnavigazione della Spagna, o perché vi si reimbarca in Provenza, dopo avere attraversato, a dorso di mulo, la Francia), con nel mezzo tutta la gomma delle lane spagnole, di terraferma e delle isole; e, poi, cuoia, pelli e pellicceria di ogni sorta, e sostanze alimentari, che anche provengono dall'arco costiero svolgentesi fra la Provenza e la Tunisia.

Fra tutti, comunque, è la lana a fare spicco, per cui a me pare non improprio definire questa porzione del Mediterraneo il « bacino della lana », e l'altra, il « bacino delle spezie ».

Entrambi i bacini presentano, quindi, elementi comuni, quando i trasporti si osservino nelle loro correnti di deflusso dall'Italia: allora non sono più materie prime o sostanze alimentari, ma i prodotti, che hanno fatto assurgere l'Italia al primato, anche nel campo industriale (i tessuti, che non hanno eguali, della lana, della seta e del cotone; gli oggetti ricavati dal cuoio e dalle pelli; i manufatti metallici, sia per armare i popoli, sia per gli scopi pacifici; i lavori preziosi nei metalli nobili; gli oggetti artistici, ecc.); mentre la distinzione avviene, come ho precisato, attraverso alle correnti inverse, cioè, di importazione in Italia.

Nel bacino occidentale dominano la Toscana e Genova; ma la prima si distanzia parecchio alla attenta considerazione degli elementi mercantili e della circostanza che essa si avvale del concorso di potenze tutte di primo piano, che consistono nelle quattro riferite dianzi, cui si aggiungono Pistoia, Prato, Arezzo e tante altre località minori.

Come già ho sottolineato essere rare nell'ambito di Venezia le inframmettenze d'Occidente (anche se le navi genovesi si spingono sovente sino alla Tana e ad Alessandria e Giaffa), per il bacino occidentale sono rarissime le infiltrazioni veneziane (in ispecie durante la guerra con Genova, ma anche dopo, seppure esista addirittura un servizio regolare che allaccia Venezia alle Fiandre, toccando spesso le Baleari).

I due bacini, dunque, sono isolati, giacché è poco più che insignificante la penetrazione che Venezia fa nell'uno e Genova e la Toscana nell'altro.

Non si saldano essi, perciò, nella superficie di mare attraverso cui fisicamente si confondono: è sulla terra, attraverso ai valichi dell'Appennino — il quale, se osserviamo quel plastico, sembra invece nettamente distaccare le due zone mediterranee — che noi troviamo la loro saldatura: non perché tutte le merci che dall'un mare vanno all'altro superino indispensabilmente l'Appennino, ma perché sono gli esponenti dei due bacini ad agire

nei centri tanto vicini all'Appennino ed i quali si collegano intensamente. Da una parte abbiamo incontrato Venezia e, dall'altra, Genova con la Toscana: ebbene, in quest'opera, Genova quasi scompare ed essa ricade pressoché totalmente nelle mani degli operatori economici di Toscana.

Venezia e la Toscana, pertanto, sono i dominatori, per questo riguardo, tutto mercantile, del bacino delle spezie e del bacino della lana, del Mare Mediterraneo.

Nel periodo datiniano, l'iniziativa di allacciare, di fondere i due bacini, sempre attraverso alla Penisola nostra (quando i carichi di merci non la percorrono tutta, essa viene comunque circumnavigata e quando trattasi di merce che ha già raggiunto una posizione lontana dai mari, e perciò centrale, la merce stessa supera egualmente l'Appennino per andare dalla Toscana al porto della Signora dell'Adriatico e viceversa) risiede tutta nelle mani dei mercanti di Toscana.

L'attestazione di questa funzione, cui ha assolto in quell'epoca la Toscana, è completa e definitiva nei libri di conto e soprattutto nelle migliaia di lettere della stupenda collezione che ci ha lasciato Francesco di Marco.

Non un veneziano si è mai incontrato, anche per semplice citazione, nelle diverse partite di conto e nei diversi brani di lettere, che abbia avuto residenza, anche temporanea, in Toscana, per l'azione mercantile; rarissima la presenza dei genovesi, così come dei catalani, ed ancor meno dei provenzali.

Ma quanti fiorentini e toscani in genere hanno firmato lettere dirette da Venezia alle compagnia Datini o sono in queste segnalati nella loro attività attorno a Rialto e ai centri nevralgici del sistema economico veneziano!

Sono molti i fiorentini e i toscani in genere operosi in Venezia e questa constatazione non costituisce novità, se rammentiamo che già i lucchesi vi ebbero una forte e numerosa colonia, con corte e chiesa, fin dall'inizio del XIV secolo.

Il Datini ha in Venezia, dal 1384, un corrispondente fisso in Zanobi Gaddi, figlio di Taddeo, che ha frescato in Santa Croce a Firenze, e fratello, perciò, di Agnolo, che ha frescato la Cappella del Sacro Cingolo a Prato.

Egli vi ha lavorato moltissimo, sino alla fine del secolo, quando morì, e la sua attività venne continuata da una apposita « commissaria ».

Trafficò assiduamente pel Datini in Venezia anche la Compagnia di Bindo Piaciti, che si era distaccata dalla grande azienda di Firenze, di questa famiglia, dedita all'arte della lana e alla mercatura e banca.

Non meno attiva fu la Compagnia fiorentina di Giovanni Sernigi e Gherardo Davizi, in ispecie dopo il 1400.

Troviamo ancora la Compagnia Alamanni, quella dei Niccoli, quella dei Benozzi e varie altre, che tutte curavano prevalentemente le operazioni marcantili: seguivano il movimento delle navi, segnalando tempestivamente l'arrivo delle « mude » di « Baruti » (Siria), della Tana (Mar d'Azov), di Alessandria d'Egitto e della « Romania » (ossia la parte della Grecia, che trovasi fra Salonicco e i Dardanelli), nonché delle Fiandre, specificando subito il carico e le quotazioni delle varie merci sul mercato, consigliando le « investite » più convenienti da fare nelle merci stese; curavano, poi, gli acquisti e l'inoltro delle merci, la ricezione e il collocamento di quelle che venivano loro affidate dalle diverse Compagnie Datini e committenti di esse; talvolta l'opera loro si limitava a quella di spedizionieri, per le merci in transito da Venezia, quando era impedita la via verso o da Pisa.

Come era d'uso per ogni mercante ed in special modo in seno alle aziende toscane, che erano tutte di mercanti-banchieri, le Compagnie ora rammentate disimpegnavano anche il servizio cambiario, accettando e pagando lettere di cambio, emettendone o facendone emettere da altri corrispondenti.

Ma il Datini, per queste operazioni molto importanti e delicate, non soltanto per il movimento dei fondi, ma pure per le speculazioni, si serviva delle compagnie specializzate, quali quelle pisane dei Borromei e dei del Voglia, e quella ancor più potente di Manetto e Davanzato Davanzati di Firenze, che lo ragguagliavano ampiamente sul mercato dei cambi, sulla situazione finanziaria della piazza, fornendogli gli elementi idonei alle previsioni ed arbitraggi meglio fondati.

Le aziende veneziane — tra cui quelle dei Corner, Contarini, Condulmer, Dolfìn, Bon, Bragadin, Soranzo, Dal Molin — quando debbono stabilire dei rapporti con l'occidente e massimamente con la Provenza e la Spagna, sono costrette a rivolgersi alle aziende toscane locali, le quali, a loro volta, mettono in moto la possente macchina datiniana, secondo quanto noi apprendiamo da questi documenti, oppure, possiamo aggiungere, i sistemi di altre colossali aziende fiorentine.

Una parte notevole del carico delle galee di Fiandra, nell'un senso e

nell'altro del viaggio, è determinata dall'azione delle compagnie toscane, anche quando il carico interessa l'Inghilterra e le Fiandre, paesi questi ultimi dove da tempo Venezia aveva pure introduzione diretta.

Lo stesso inoltro di molte merci nella pianura padana viene realizzato spesso da compagnie toscane, le quali riescono persino ad allacciare le varie organizzazioni locali di trasporti, procurando le comunicazioni Venezia-Provenza, per le vie interne, risalendo le Alpi da Avigliana e valicandole al Monginevro o risalendole da Domodossola e valicandole al Sempione (per transitare da Ginevra).

Se è conveniente, le Compagnie Datini possono anche collegare Venezia con la Provenza, facendo capo al porto di Genova; se il porto di Pisa è libero, con l'attraversamento in senso longitudinale e latitudinale della Penisola, fra Venezia e Porto Pisano, per Ferrara, Bologna e Firenze, dove l'organismo datiniano si avvaleva di elementi più numerosi e più pronti, dato appunto, il più frequente ricorso a tale itinerario.

Allorché, poi, la rottura con Pisa o l'occupazione viscontea di questa Città o l'assedio tesole da Firenze (il periodo più tormentato sotto questo riguardo è quello che va dal 1396 al 1406, sino a che, cioè, Pisa viene sottomessa dalla rivale) impediscono la pratica di Porto Pisano, subentrano rapidamente nel sistema, con disinvoltura che ha del miracoloso, gli altri elementi che attuano le deviazioni dei traffici o su Motrone (e persino anche su Avenza, cioè Marina di Carrara), o su Piombino o su Talamone; oppure, con imbarcazioni costiere, le merci da Venezia sono trasferite a Rimini o a Fano, donde viene compiuta la traversata peninsulare, per Urbino, Perugia e Siena, per riprendere il mare a Talamone.

Come vedesi, tutte le possibili avversità erano studiate, predisponendo i mezzi per superarle, con sollecitudine ed aggravii economici moderati, che da copiose e verosimili attestati sono rivelati efficientissimi.

In questo modo, mediante la mirabile organizzazione in unico sistema dei trasporti, le aziende toscane che la hanno realizzata saldano perfettamente i due bacini mediterranei facendone un solo mare.

E, se è vero che Venezia e le correnti mercantili che essa suscita, penetrano e si svolgono anche nell'Occidente, notiamo che ciò devesi all'opera dei grandi mercanti toscani, i quali soltanto, dalla loro Regione, con una fittissima rete di comunicazioni transappenniniche, con la loro assidua e accorta presenza sulla piazza lagunare, con tutto il corredo dei legami cambio-bancari, con tutto l'apparato della salvaguardia assicurativa,

hanno nelle loro mani l'iniziativa di fondere i due bacini: e, in tal maniera, essi agiscono nel bacino occidentale, dominandolo in gran parte, sia nella richiesta delle materie prime, sia per la diffusione in esso dei manufatti, che sono prerogativa della moderna civiltà occidentale e che in grande misura provengono proprio dalle manifatture toscane.

A parte il fatto che numerosi mercanti fiorentini e toscani in genere si trovano lungo tutta la costa di quel bacino e segnatamente sul Bosforo, a Caffa e alla Tana, a Damasco e ad Alessandria d'Egitto, l'operatore economico toscano ha tenuto in mano il Mediterraneo, in virtù della meravigliosa organizzazione, esplicantesi attraverso la sapiente e geniale utilizzazione di fattori propri ed altrui.

Questa è opera dei grandi mercanti toscani. Fra di essi non è secondo a nessuno Francesco di Marco Datini da Prato, la cui funzione, che noi siamo soliti conoscere e riconoscere alla stregua della documentazione diretta di ambito occidentale, si distende, invece, pure in Oriente, abbracciando, perciò, tutto il Mediterraneo e le regioni di esso tributarie.

Anche se Francesco si presenta con la più appariscente documentazione dei suoi fondaci di Catalogna e Provenza e delle zone italiane aprentisi sullo stesso mare, anche se la quasi totalità del carteggio è nata in quella sfera, egli giocò un ruolo non indifferente nel campo del Medio Oriente, che, a sua volta, ribaltava verso di noi il getto mercantile dell'Estremo Oriente: quando i carichi delle galee di Levante, si riversavano sulla banchina veneziana, un'alta percentuale di essi ricadeva tosto nell'azione delle aziende toscane (di cui una buona percentuale nelle mani del sistema datiniano), con destinazione mezza Italia e Occidente e, nella corrente inversa, i carichi destinati alle navi veneziane erano pure prevalentemente comandati dalle compagnie toscane, ancorché — la constatazione è più notevole per i manufatti — si trattasse di beni prodotti altrove, come, ad esempio, per i manufatti della nascente industria cotoniera e dell'industria metallica lombarda.

Questo è uno degli aspetti più importanti nell'attività mercantile svolta dalla Toscana: soprattutto lo è, perché in tal modo veniva ricondotto ad unità il Mediterraneo, il mare che fu allora il centro della vita economica mondiale ed il nucleo fondamentale della civiltà moderna. E Francesco di Marco Datini fu, dunque, un mercante europeo, anzi mondiale, per l'epoca; e non si deve trascurare l'implicito concorso di lui all'opera di civilizzazione esercitata dalla Toscana, dall'Italia.

CONTO D'IMBALLAGGIO DI 16 PANNI FABBRICATI A PRATO E DESTINATI ALLA SPAGNA

(Via Venezia)

Mccclxxxvj

Leghagio di tre balle ch'io mandai a Maiolicha per la via di Vinegia, a Zanobi di Tadeo Ghadi e chompagni, cioè che me gli mandasono a Maiolicha nelle mani di Franciescho di Marcho da Prato e de' chompagni che me gli vendeson, a dì 22 di novembre.

Uno panno alazato	di segno 17 ***, channe 13 br. 1 q. 2, numero 12	Nella balla detta, segnata III
Uno panno verde	di segno 17 ***, channe 13 br. 1 q. 2, numero 13	
Uno panno cholore d'aqua	di segno 14 ***, channe 13 br. 1 q. 3, numero 14	
Uno panno giallo	di segno 13 ***, channe 12 br. 3 q. 3, numero 15	
Uno panno turchino	di segno 15 ***, channe 13 br. 1 q. 0, numero 16	
Uno panno alazato	di segno 17 ***, channe 13 br. 2 q. 2, numero 17	Nella balla detta, segnata IIII
Uno panno verde	di segno 14 ***, cioè ismeraldino, channe 13 br. 2 q. 2, numero 18	
Uno panno giallo	di segno 13 ***, channe 13 br. 0 q. 1, numero 19	
Uno panno cholore d'aqua	di segno 14 ***, channe 13 br. 2 q. 0, numero 20	Nella balla detta, segnata V
Uno panno alazato	di segno 17 ***, channe 13 br. 1 q. 1, numero 21	
Uno panno turchino	di segno 15 ***, channe 13 br. 0 q. 1, numero 22	
Uno panno cholore d'aqua	di segno 12 ***, channe 13 br. 2 q. 2, pieno, numero 23	
Uno panno giallo	di segno 13 ***, channe 13 br. 1 q. 0, numero 24	
Uno panno ismeraldino	di segno 10 ***, channe 13 br. 2 q. 0, numero 25	
Uno panno turchino	di segno 15 ***, channe 13 br. 2 q. 2, numero 26	
Uno panno cholore d'aqua	di segno 12 ***, channe 13 br. 1 q. 1, pieno, numero 27	
(Somma) 2. 3. 3. 2		

Channe due br. uno quarto uno di panno ischarlatino di segno 8*, messi per invoglie a una balla delle sopra detto tre; ragionalla per tutto, f. quattro s. dodici d. sei a oro f. 4 s. 12 d. 6 a o.

Channe cinque di panno ischarlatino di segno 4*, messi per invoglie a' sopra dette due balle che ci restavano; ragionalla per tutto, f. sette e mezzo f. 7 s. 10 d. 0 a o.

3 saccha di lana tolsi di mio per fare invoglie a' sopra dette tre balle: ragionalle per tutto, lb. tre lb. 3 s. 0 d. 0

Lib. 10 onc. 9 di chorda, e onc. 2 1/2 di refe, aoperamo a chuscire e leghare le sopra dette tre balle; detta chorda e refe chonperai da Michele di Giovanni Bertelli, chome apare al quaderno de le chompere segn. A, a c. 12, in tre partite; monta per tutto, lb. una s. quindici d. dieci lb. 1 s. 15 d. 10

Br . . . di panolino vechio chonperai per invogliare le sopra dette tre balle, chome apare al quaderno delle chonpere segn. A, a c. . . ; chostò per tutto, l. . . s. . . d. lb. s. d.

La ghabella delle sopra dette tre balle di panni paghai a Donato di Pagholo da Prato, pasagieri per lo chomune di Firenze, chome apare al quadernaccio segn. A, a c. 104, in una soma di cinque balle, cioè le due balle erano di Franciescho di Marcho e di Stoldo di Lorenzo di Firenze, e le tre balle erano mie, che paghai per le sopra dette tre balle, lb. otto s. sei lb. 8 s. 6 d. 0

A Giovanni di Salvestro cimatore da Firenze, f. due s. dicanove a oro, ebe per me da Franciescho di Marcho e Stoldo di Lorenzo da Firenze per sfetare e piegare e sopra detti panni, chome apare al quaderno de le chonpere segn. A, a c. 14, a ragione de' detti; sono a piccoli f. 2 lb. 3 s. 12 d. 10

Ebeci di spesa a dette tre balle di panni, cioè per vettura e pasagio, e per sichurtà di Vinegia a Maiolicha, f. 60 s. 12 d. 3 a oro; pagharono per me Franciescho e Stoldo detti, chome apare al detto quaderno, a c. 14, in due partite; sono a picoli f. 60 lb. 2 s. 6 d. 11.

(ARCHIVIO DATINI di PRATO, n. 246, *Memoriale* A, c. 83)