

GENOVA E SPAGNA NEL XIV SECOLO.  
 IL « DRICTUS CATALANORUM » (1386, 1392-1393),

prefazione al volume

di R. GALLURA CECCHETTI-G. LUSCHI-S. M. ZUNINO

Il problema della individuazione delle fonti — della loro valutazione — è sempre palpitante per tutti i rami storiografici: ed ancor più lo è per la branca dell'economia, sia perché le sue multiformi espressioni, da luogo a luogo e da tempo a tempo, hanno determinato testimonianze peculiari, delle quali dobbiamo renderci conto; sia perché i vuoti nelle serie di documenti superstiti sono così frequenti e vasti, da richiedere l'ausilio di altri tipi documentali. Indubbiamente, le fonti di diretta emanazione delle azioni economiche — o, per meglio dire, dai soggetti loro — offrono il più alto rendimento per lo storico, anche in considerazione del fatto che la competenza e l'interesse dei soggetti medesimi hanno avuto sempre di mira la rappresentazione della realtà operativa, senza infingimenti e, tanto meno, elusioni. Ma per non poche delle potenze economiche di primo piano dei secoli XIV-XVI la sorte non è stata favorevole, essendosi verificate delle falciidie profonde nelle collane di simili testi, se non addirittura la perdita anzitempo, che ha impedito qualsiasi accumulazione archivistica (è il caso della documentazione delle aziende di modeste dimensioni, più frequenti nelle città di mare).

Fra tali « potenze », Genova è quella che ha sofferto maggiormente della dispersione delle scritture commerciali, da dire senz'altro « private »; e ciò, almeno in gran parte, per una condizione di origine, la quale si identifica con il costume degli uomini di affari genovesi: quella di rifuggire dal regolamento contrattuale diretto, rimanendo ligia al notaio, fino a gran parte del XV secolo. Per simile inclinazione dei mercanti genovesi, le collane di rogiti notarili del grande Archivio della Città — per giunta, molto folte — hanno consentito delle ricostruzioni numerose e sono state

ritenute fino ad oggi, con fondamento, molto prodighe di dati costruttivi: come dimostrano gli studi vari e profondi che da esse hanno tratto alimento. Però, oltre ad alcune deficienze dell'atto notarile — sulle quali è superfluo indugiare, dopo averne richiamato la mancanza di organicità nella rappresentazione degli avvenimenti —, le lacune nelle serie sopravvissute non sono di poca entità: con ciò, senza intendere di minimamente scalfire la consistenza delle ricostruzioni predette; ma semplicemente riferendomi ad ulteriori motivi della vastissima tematica storico-economica.

La fortunata riesumazione di documenti concretati in Genova stessa, soprattutto per gli anni successivi al 1380 (alludo alle scritture dell'Archivio Datini di Prato, che si esauriscono nel 1410, e proseguono con l'apporto di numerosi filoni di testi del XV secolo), o in città vicine e lontane, tuttavia collegate ad essa o ai suoi caposaldi operativi italiani e forestieri, mi ha fatto convincere che proprio in quell'epoca il mercante genovese, o per impulso personale o per istigazione dei suoi colleghi forestieri, tende sempre più verso l'*apodixia*, per fissare gli accordi operazionali. Da alcuni studiosi è stato richiamato il particolare dei frequenti divieti dell'impiego di tale mezzo contrattuale (sotto pena di nullità nell'atto) e, infatti, la realtà pratica (rigorosamente documentata) ha rivelato un abuso considerevole di tal sorta.

Dobbiamo considerare che la piazza di Genova era intensamente popolata da mercanti non liguri, i quali da tempo — almeno dalla metà del XIV secolo — avevano completamente abbandonato il ricorso al notaio (senza che ne richiami le ragioni, avendone scritto ripetutamente): e questi erano i fiorentini e, in genere, tutti gli esponenti delle città toscane dell'entroterra, cui si era aggiunta Pisa, avendo essa abbracciato le stesse tecniche di quelle, la battaglia della Meloria (1284) e, più ancora, dopo la perdita della Sardegna (1326). Le 14.183 lettere che l'azienda Datini ha ricevuto a Genova e, molto più, le 10.824 lettere che da Genova la stessa Compagnia ha diretto alle consorelle di 7 città (Firenze, Prato, Pisa, Avignone, Barcellona, Valenza e Maiorca), assieme ai 75 libri ivi colmati di scritture contabili, nel periodo 1380-1410 circa, indicano in maniera inequivocabile come solo raramente i mercanti toscani, nei loro rapporti con i genovesi od operatori di luoghi diversi, nella piazza, accettassero le definizioni notarili: e tale costume, tanto più valeva nella conclusione di affari tra loro, che non erano pochi, sia per il folto gruppo dei soggetti, sia per l'intensità (e volume) delle transazioni.

Se tutto ciò si constata dal lato delle aziende toscane (comunque, le più numerose e le più importanti nel luogo) e facilmente si spiega, per le loro abitudini da cui ormai esse non prescindevano neppure all'estero (altre prove significative in questo senso rileviamo dalla quasi assenza di mercanti toscani nelle pingui serie notarili dell'« età americana » di Siviglia, nella quale Città, invece, già prima del 1492 avevano cominciato a succedersi grosse società collegate a tutto il mondo), più rilevante ancora mi sembra una specie di verifica che sono riuscito a fare nei riguardi degli operatori genovesi. Mi limito alla pratica assicurativa (che, però, era molto frequente), per la quale l'Archivio Datini ci ha trasmesso un centinaio di polizze di assicurazione redatte in Genova, con genovesi, dal lato attivo e passivo delle operazioni: ebbene, questa contrattazione « privata » rivela una piena disinvoltura — o, maturità, starei per dire —, da far ritenere la deviazione stessa piuttosto radicata. È vero che vi è sempre una intromissione fiorentina — e in ispecie delle aziende Datini, ché, altrimenti, tali testi non sarebbero rientrati in quell'Archivio —, ma i genovesi intendevano resistere su un loro formulario, tutt'al più cedendo sull'impiego del volgare. Quel formulario applicato da due sensali, che ho individuato, è mutuato interamente dalle espressioni che l'atto di sicurtà del notaio genovese aveva assunto, occultandolo sotto le spoglie di una compra-vendita a termine (già rilevata dal Bensa, nella sua opera del 1884) e continuando a tacerne il premio. E i capoversi dei carteggi e le partite contabili svolte in Genova dalla Compagnia Datini denunciano un numero ben più alto di contrattazioni assicurative e di altro genere, che provano la rarefazione dell'atto notarile, nell'epoca, e un certo svilimento della sua portata di fonte storica, sempre per tale epoca, ed a maggior ragione per quella successiva.

In una recente indagine — i cui risultati sto per pubblicare in un volume apposito — ho accertato che nei rogiti assicurativi genovesi ben di rado compaiono soggetti fiorentini; mentre, contemporaneamente, le scritte private dianzi ricordate richiamano copiose operazioni del genere: per cui una valutazione di Genova quale piazza assicurativa sarebbe incompleta se ci attenessimo esclusivamente agli atti peculiari del luogo.

Si aggiungono, poi, le perdite provocate dal tempo e da fenomeni diversi, come la calamità belliche, da cui Genova, purtroppo, non è stata risparmiata:

In generale, pertanto — sempre, s'intende, relativamente ai problemi economici — dobbiamo adoperarci ad individuare — come ho detto

all'inizio di queste note — ulteriori tipi di fonti, idonee a colmare i vuoti in queste che hanno costituito le « colonne documentali » di Genova (ed anche di altre città marittime, se escludiamo Venezia, la quale pure ha abbandonato presto il notaio, ricorrendovi i suoi operatori quando agivano lontano dalla Patria).

Dobbiamo, quindi, dare il benvenuto alle « nuove » fonti, che l'Istituto di Paleografia e Storia medievale dell'Università di Genova ci ha rivelato, offrendocene subito la disponibilità con questa fedele riproduzione.

È superfluo sottolineare che, trattandosi di una *fonte fiscale*, presenta elementi positivi — che si annidano dal lato dell'Ente pubblico, o di chi per esso — ed altri negativi, dal lato del tassato, per le ovvie imperfezioni della denuncia dell'imponibile, le quali, in questo caso, sono piuttosto rilevanti, perché dalla denuncia stessa si risale ad una pluralità di elementi che interessano il ricercatore. Ma tutti sappiamo quanto oculata fosse l'apparecchiatura fiscale del Comune di Genova e come sufficiente la regolarità onde si comportavano i contribuenti. Comunque, mi proverò a fare una critica sotto questo aspetto.

Il *Drietus Catalanorum* ci riporta ad uno dei periodi sicuramente più interessanti delle relazioni economiche fra Genova e la Catalogna — e, comunque, a quanto, facendo capo ai mercanti catalani, si incentrava su Genova —, le quali relazioni, per giunta, si estendono, perché l'imposta si localizzava non solamente sulle correnti fra i due paesi, ma si estendeva alle irradiazioni da Genova ed alle confluenze su Genova, seppure limitatamente agli atti aventi a soggetto, appunto, gli operatori catalani.

I dati che questi codici mettono a disposizione, se sono opportuni per Genova, a motivo, infatti dei vuoti dianzi lamentati — quasi totali nella documentazione commerciale e non trascurabili in quella notarile —, non sono di minore giovamento per Barcellona e la vasta area circostante, perché ivi tali deficienze si ripetono.

Un primo pregio di cui è provveduta questa fonte si identifica con la organicità degli avvenimenti da essa documentati: il movimento delle navi in arrivo e in partenza, quando vi siano le implicazioni predette (le quali, ripeto, sono definite dalla appartenenza dei carichi ad operatori catalani, sulla cui veridicità riferirò più avanti), che, se non è sempre riferito con regolarità cronologica, ad essa ci riporta facilmente, giacché le date che lo concernono sono enunciate quasi costantemente.

Di norma, si succedono separatamente le partenze — le quali occupano la parte iniziale (pp. 102-183 e 292) del settore del *Drictus* che sto per commentare (quello del 1392-93) — dagli arrivi (pp. 183-292).

I tragitti chiaramente delineati concorrono nell'imprimere organicità, perché la loro cognizione ci abilita ad attribuire a ciascuno di essi la frequenza della operazione: e ciò, con il suo volume, raccolto in ogni unità di servizio predetto e, quindi, globalmente. Ed ancora, si appalesano non poche figure di operatori, con gli atti onde si ripetevano e le cifre di affari parziali e totali, per i vari itinerari (potendo essi, infatti, applicarsi in più di uno) e per le merci.

Seppure disperse fra le stive di più navi e su percorsi diversi, le varie specie di merci possono essere agevolmente ricomposte ad insieme, oltreché per soggetto (di cui ho detto), per quelle che prendono il nome di « correnti mercantili », con tutti gli attributi di intensità e di cifre di affari assoluti, fino a concludere con una « bilancia commerciale », sui cui elementi hanno fatto leva, appunto, gli uomini d'affari catalani. Ma bisogna tenere conto dei gruppi di merci escluse dall'imposizione e le quali sono messe chiaramente in evidenza nella « Introduzione ».

Di là da questi cospicui apporti di ordine squisitamente mercantile (con gli agganci ai soggetti), veniamo soddisfatti dal concorso alla conoscenza dei problemi della navigazione, soprattutto per quanto riguarda i mezzi ed il loro impiego: alludo alle navi, delle quali di sovente è citato il tipo (e conoscendo, ormai, a sufficienza la portata in peso di ogni tipo di naviglio, ci formiamo un'idea del « tonnellaggio » totale), la loro nazionalità o almeno quella del *patronus*. A questo proposito, mi sia consentito un inciso: la data, del 20 marzo 1392, riferentesi alla nave sivigliana di Roy Martines (a pag. 107), è la più remota relativamente all'ingresso in Mediterraneo del naviglio andaluso, dopo quella, del 1390, che ho incontrato per altre due unità in servizio fra i maggiori « caricatoi » di grano della Sicilia e Pisa-Genova.

Se, poi, combiniamo questi particolari con la rotta praticata, si può pervenire a giudizi — non dimenticando, però, la limitazione di essi ai soggetti catalani — di « specializzazione » per itinerari, quanto alla nazionalità e alla portata delle imbarcazioni. Ad esempio — seppure sia ovvio e secondo quanto appare nettamente dai testi commerciali — è da sottolineare l'impiego cospicuo delle flotte leggere della Riviera di Levante nell'intenso collegamento fra Genova e Porto Pisano, il quale ha il preciso significato

di una reciprocità fra quei porti nel redistribuire i carichi ad essi affluenti per la loro funzione di capolinea del naviglio grosso. A riguardo, devo sottolineare che a Porto Pisano (cui dobbiamo cominciare a collegare, dalla fine del XIV secolo, la nascente Livorno) concludevano i loro viaggi molte navi dell'area detta « catalana » ed in genere iberica (perché, oltre alle menzionate navi andaluse — ed a quelle basche che sappiamo introdottesi nel Mediterraneo molto prima —, vi ho incontrato quelle portoghesi, quelle del Regno di Granata, le « galeotte di Malaga » e le « galeotte di Almeria ») e poi quelle provenzali, fiamminghe, olandesi e persino veneziane, tutte aventi a bordo merci di catalani con destinazione Genova; ma anche alcune grandi unità genovesi (e di Savona), provenienti da ovest (specialmente dal Mare del Nord), avendo esse a bordo carichi fiorentini fino a due terzi del totale, e soprattutto quelle provenienti dal Levante, che tuttavia curavano da se stesse la prosecuzione dei carichi.

E questi singolari codici genovesi — che oggi vedono la luce per merito dell'Istituto di Paleografia e Storia medievale dell'Università di Genova, ed in ispecie del suo Direttore e dei suoi collaboratori — forniscono una conferma di tutto ciò, con i fasci di rapporti Genova-Pisa e viceversa, che presentano 80 viaggi (di cui due comprendenti anche Tunisi e Maiorca) sul totale di 152 (ma non è da dimenticare che su questi dati deve agire la minore capacità delle navi dei servizi costieri, che riduce il totale di portata a vantaggio delle navi maggiori). Sempre in tale ordine di considerazioni sul transito da Pisa di unità genovesi, bisogna non trascurare le grosse « caracche » (sempre superiori a 1.000 botti), che, andando dal Mare d'Azov o da Beirut o Alessandria verso il Mare del Nord, e viceversa, non salivano sino al porto di armamento, ma facevano scalo a Pisa, oppure a Gaeta o a Napoli (molto importante è stata anche la funzione delle « saette » di Gaeta, in simili allacciamenti, malgrado il « nostro » testo ce ne presenti una sola, quella di Cola Iacopuzzi).

È ovvio che le unità maggiori le ritroviamo soprattutto nelle destinazioni catalane ed oltre, vale a dire sui più lunghi percorsi.

Lo studio dei documenti commerciali mi ha svelato ulteriori aspetti della funzione degli smistamenti e delle connessioni del mercato e porto di Genova, che ne innalzano di molto l'importanza: l'entroterra padano della Superba è da integrare con un complesso di operazioni accentrate sulla sua rivale Venezia, che l'intervento di mercanti forestieri — fra cui i catalani, i quali si appoggiavano a quelli delle città italiane dell'interno, massimamen-

te della Toscana — saldava fra i due estremi, determinando sicuri scorri-  
menti diretti Genova-Venezia, ed inversamente, o addirittura attraverso  
l'itinerario misto mare-fiume-terra-mare, per Pisa, Firenze, Bologna, Ferrara  
(ed il suo porto, Francolino), e viceversa (il senso contrario è sempre da  
sottintendere).

In documenti del genere è indispensabile la cognizione del dato  
cronologico, che per fortuna in essi figura quasi immancabilmente, secondo  
l'accento fatto; ma è da domandarsi se le date sono quelle dell'accertamen-  
to dell'imponibile o quelle del movimento della nave: ed è evidente che, se  
si tratta di queste ultime, esse sono più significative.

Con tale argomento do inizio ad una sommaria critica dei nostri  
codici, raccogliendomi sempre in quello pertinente agli anni 1392-93, per il  
quale mi posso avvalere della intensa ed accurata rilevazione dei carteggi  
Datini (e delle contabilità analitiche).

In primo luogo, dalle scritture datiniane ho dedotto che per le destina-  
zioni a Genova la data del codice è quella dell'arrivo della nave in porto,  
salvo in quattro casi; mentre in merito alla partenza, la data delle registra-  
zioni è sempre anteriore, sì da ritenerla, con tutto fondamento, quella  
dell'accertamento fiscale (le rare eccezioni — ossia, della concordanza fra  
le due date — si verificano per i piccoli « liuti » di cabotaggio, evidente-  
mente perché, ricevendo essi poche merci a bordo, l'operazione fiscale era  
più sbrigativa e la nave poteva prendere sollecitamente il mare, perfino  
nella stessa giornata).

Un altro motivo critico riflette la « verità » di queste rilevazioni: non  
per la misura dei valori dichiarati; sì bene per la eventualità che alla  
medesima siano sfuggite intere navi. La corrispondenza che la Società  
Datini di Genova ha spedito, dando notizia di simili movimenti, non di  
raro ci trasmette l'indicazione di appartenenza dei carichi di molte navi ai  
soggetti degli scambi; in più, abbiamo la possibilità di controllo scorrendo i  
carteggi scritti da Pisa a Genova (cioè, dal senso inverso), o altrove, che  
indugiano sugli arrivi colà (o sulle partenze, per il caso opposto), pure  
riportandoci nelle stive e dichiarando i « cartellini » apposti sui vari colli.  
Quanto ai rapporti Genova-Catalogna, mancano le lettere spedite (mi  
riferisco sempre al 1392-93) da Genova in quei luoghi, poiché nei medesi-  
mi non erano state ancora aperte le aziende datiniane, presso cui si sono  
accumulate le lettere; ma la Compagnia Datini di Genova (nata, appunto,

nel 1392) ha serbato i carteggi ricevuti da molte aziende corrispondenti nel triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca, che ci abilitano ad un analogo controllo; il tutto — è da aggiungere — con larghe possibilità di spaziare su altri porti, dato uno dei caratteri peculiari della documentazione, quello, cioè, di ribaltare e diffondere le notizie in ogni direzione.

Da questa indagine mi sono convinto che le « evasioni » sono state piuttosto frequenti: e ciò, massimamente per i piccoli vascelli, i quali, secondo l'avvertimento dato, erano molto lesti a fare i carichi ed egualmente lo erano nella discarica.

D'altronde, per quanto si riferisce al movimento totale del porto, proprio in una lettera del 31 agosto 1392 (da Genova a Pisa) leggiamo che « per Catalogna ci è tutto di pasagi ». Per i due mesi a cavallo di quella data appuriamo ben 28 partenze per la Catalogna, di contro a 12 che figurano nel *Dricтус*: è vero che si tratta dell'intero movimento (che potrebbe essere stato anche superiore), prescindendo dalla nazionalità dei carichi, ma esso è pur sempre indicativo di una ben più consistente massa di operazioni fra quei due caposaldi.

Rientrando nella cerchia della nazionalità catalana dei carichi, che avrebbe determinato le registrazioni del *Dricтус*, bisogna tener presente che non infrequentemente i colli delle merci viaggiavano sotto segni mercantili differenti — il che, pertanto, ci conduce fuori strada —, sia per evitare rappresaglie o preclusioni di vario genere, sia anche per evadere il fisco. Leggiamo spesso nelle lettere commerciali come la tale o tal'altra merce viaggiasse « sotto nome o segno di ... », che constatiamo sicuramente essere persona diversa dal mittente o destinatario effettivo.

L'apparecchiatura contabile è illustrata chiaramente nella *Introduzione* ed io aggiungerò che essa appare nelle fattezze che si rinvengono per altri settori dell'imposizione fiscale genovese: come per quello delle assicurazioni marittime. Vi è però la differenza che i due cardini del sistema di registrazioni — il *manuale* (corrispondente al memoriale) ed il *cartulare* (cioè, il mastro) — nell'ultimo caso sono svolti separatamente, mentre nel nostro campo appaiono uniti (nel codice del 1392-93 si interpone fra essi il lungo conto acceso a Gabriele Giudice, che è il collettore). La concordanza si ha pure nella modalità di pagamento, che molto spesso faceva appello al banchiere.

Nonostante questi miei appunti critici, il *Dricтус* rappresenta una fonte davvero unica nel suo genere, costituendo un'accolta di dati eloquenti per

un minimo di cognizioni sul movimento portuale, che è tuttavia sicuro (ricordo anche il particolare che le date delle navi in arrivo sono quelle effettive del viaggio e le altre si approssimano abbastanza): e un « minimo » è pur sempre rilevante nella materia della navigazione, in ispecie considerando quella organicità di dati che, ho sottolineato, non si ritrova nell'atto notarile.

Quanto al commercio vero e proprio, malgrado le evasioni parziali o totali (con le inesattezze inevitabili di ogni accertamento fiscale), appuriamo ulteriori « minimi » espressivi, i quali rimandano agli incanalamenti che i catalani facevano delle loro merci imperniandoli su Genova, facendoci conoscere una porzione, non certo delle minori, della congerie di traffici facenti capo a Genova: e sempre popolando il quadro di una miriade di uomini di affari, talvolta con i loro esatti luoghi di origine.

Il pregio di questa fonte — che, insisto, è considerevole — sta, appunto, nella offerta combinata di elementi pertinenti a Genova e a Barcellona, dagli aspetti sostanziali intrecciati in maniera suggestiva e possente. E ritornando ad un motivo formale, non è da sottovalutare l'esigenza sentita per entrambe le Città di un'integrazione delle loro fonti peculiari — le scritture pubbliche — che, per l'epoca, si erano svilite.