

L'AREA CATALANO-ARAGONESE  
NEL SISTEMA ECONOMICO  
DEL MEDITERRANEO OCCIDENTALE

Signor Presidente, Signore e Signori,  
dopo una considerevole fioritura di opere quanto mai solide e ben fondate sullo stesso tema che è stato riservato a me, e specialmente quelle recentissime di Mario Del Treppo e di Claude Carrère, che avrebbero dovuto occupare questo mio posto, è stato rivolto a me il lusinghiero invito a parlare, ed io l'ho accettato, nonostante le mie modeste forze su questo terreno, al fine di poter comunicare degli elementi che emergono da tutta una serie di documentazione nuova, nuova per più riguardi.

Questi studi, che ho detto solidi, sono stati condotti, così come quelli antecedenti (fra cui, s'intende, lo studio del Vilar ed altri), sono stati condotti tutti quasi esclusivamente sulle fonti della stessa area catalano-aragonesa, e soprattutto sui documenti degli archivi barcellonesi.

Io ho accettato per poter far sentire la voce di documenti nuovi rispetto ai luoghi in cui si sono concretati oltre che per la natura loro: fonti di archivi italiani, fino ad oggi poco utilizzate, se non per quello che è stato fatto e si sta facendo a Genova ad opera dell'Istituto diretto da Geo Pistarino; e nuovi per il tipo, perché si tratta quasi sempre di documenti commerciali, mentre in tutti gli altri casi sono stati utilizzati i documenti che possono offrire gli archivi barcellonesi, cioè documenti ufficiali, documenti notarili.

Non si pensi però ad una parzialità di documentazione nel senso che la documentazione stessa (concretatasi, si può pensare, in Italia, giacché essa è conservata negli archivi italiani e soprattutto della Toscana), nel senso, dicevo, che si tratti di una documentazione regionalistica, locale, e che possa far vedere tutto quanto concerne Barcellona, l'area catalano-aragonesa

e i suoi inquadramenti da un punto di vista di operatori economici toscani. Non è così. Anzitutto questa documentazione in grandissima parte si è concretata in tanti dei luoghi, e certamente nei principali, dell'area catalano-aragonese originaria, le cui dimensioni naturali definiscono l'elemento più vistoso e notevole della compagine statale, cioè il territorio.

Così abbiamo documenti che si sono concretati nel Levante. Qui però non si tratta di documenti dell'Archivio Datini, al quale tutti penseranno, trattandosi della mia persona. Sono, essi, documenti anche dell'Archivio Datini, ma sono soprattutto documenti veneziani: alcune migliaia di lettere commerciali, che si distendono nel periodo nostro e cioè per l'intero XV sec., che ho trovato negli ultimi quindici anni nell'Archivio di Stato di Venezia, nelle collane delle Commissarie, come le lettere dei Malipiero, dei Gradenigo, dei Dolfìn, ecc.

Abbiamo poi una serie di documentazione imponente di quel tipo per le Fiandre. Per le Fiandre si comincia con il carteggio datiniano e si prosegue, sino ad entrare nel '500, coi documenti che si sono concretati sul posto, a Bruges e ad Anversa: come i documenti Borromei, Medici, Salviati, Cambi, ecc., per passare poi a quelli delle altre aziende stabilitesi ad Anversa.

Abbiamo i documenti delle regioni di qua e di là dal delta del Rodano, cioè di Provenza e di Linguadoca, arrivando addirittura sino a Bordeaux e, più a Nord ancora, sino a Nantes, che è un paese che interesserà più la Castiglia, ma che riguarderà anche l'Aragona. E, ancora, i documenti d'Italia, numerosissimi pel Tirreno e per l'Adriatico (non soltanto i testi datiniani, ripeto); e finalmente quelli della Normandia e dell'Inghilterra.

In più bisogna considerare i documenti tenuti in due grandi epicentri che da sé soli definiscono aree considerevoli, e cioè i documenti di Ginevra e i documenti di Lione; perché Lione era già sviluppata, almeno dal 1480, come grande centro fiemistico.

Infine abbiamo tutta la documentazione svoltasi nel luogo o accentrata nel luogo, solo che noi pensiamo alle quarantaduemila lettere che hanno ricevuto le società Datini ed altre nel triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca; e alle venticinquemila lettere che da quei tre luoghi, unendosi ad essi altri settanta luoghi, sono partite in varie direzioni.

Abbiamo tutti i registri e copia lettere, che si schierano compatti, talvolta raggiungendo una documentazione parallela fino a cinque, sei

unità, come quelli degli Strozzi, dei Salviati, dei Medici, dei Gondi, dei Capponi, dei Cambini, dei della Casa.

Io proverrò a far parlare questi documenti, schierando le voci loro accanto a quelle che sono state udite e captate molto valentemente dagli archivi dell'area di origine; un'area, appunto, che non bisogna definire per la sua base originaria di partenza, ma che bisognerà definire, direi, per le sue dilatazioni persistenti, durevoli (dilatazioni che in alcuni casi possono anche avere significato semplicemente occasionale). È appunto con il passare del tempo — a seguito di avvenimenti di grande portata, in primo luogo, s'intende, quelli politici, ma anche quelli più squisitamente economici: così ciò che è accaduto nel terreno dei trasporti nella parte finale del '300, le scoperte, ciò che si è verificato nel terreno della banca e nell'assicurazione, sempre in quella parte finale del '300 — che dobbiamo vedere che cosa è avvenuto relativamente alle aree nuove, a quelle aree che si sono manifestate con elementi di rilievo, per stabilire se esse hanno influito sulla nostra, e se vi è stata un'azione reciproca. Che cosa accadde, ad esempio, nella nostra area quando si affermarono quella andalusa, quella castigliana, la portoghese, la normanna, la brettone, ecc.?

Per fare questo (naturalmente nel più breve tempo possibile, Signor Presidente) io dividerò la trattazione partendo da una localizzazione all'interno dell'area di origine, con il guardare ai pilastri di quest'area, cioè al triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca.

Come ho già messo in evidenza, e meglio di me ha sviluppato il tema Mario Del Treppo, queste tre piazze hanno caratteri peculiari: una sta a sé, la piazza di Barcellona, le altre due sono molto simili.

La piazza di Barcellona (anche se attivissima nel suo porto, nei suoi magazzini, nella sua *locha*, ecc.) è stata prevalentemente una piazza dirigente, una piazza, cioè, che non costituisce un nodo di affari di grande volume, ma che guida gli affari, comanda, predispone in altre piazze, e dove si concludono in misura molto maggiore che nelle altre, con prevalenza su tutta l'area, le operazioni finanziarie, le operazioni assicurative e persino quelle di noleggio a distanza: si stipulano per esempio a Barcellona noleggi per un viaggio dalla Tana all'Ecluse, al porto di Bruges. È una piazza dirigente anche perché il suo retroterra non era molto vasto, serrato a Nord e a Nord-Ovest dalla catena dei Pirenei; e perché era una piazza popolata di aziende quasi tutte rappresentatevi con la loro casa madre. Soprattutto dobbiamo ricordare che era una piazza di studio. Tutte le

aziende che avevano sede a Barcellona, erano quelle che assolvevano al compito relevantissimo dello studio, della programmazione, diremmo oggi della operazione. Infatti, se noi studiamo i documenti partiti da Barcellona — rispetto a quelli di Valenza e di Maiorca —, notiamo un addensarsi di nessi, un numero di notizie e d'informazioni ben più vasto che nelle altre. Così per esempio si danno nei documenti barcellonesi tutti i dati che possono interessare il fenomeno della navigazione, ai fini della valutazione del rischio per le assicurazioni. Le navi vengono descritte come tipo e nelle loro attitudini a sopportare i vari pericoli; e persino si narra delle attitudini, delle qualità del capitano. Ricordiamo che fu Firenze (secondo quanto risulta da una documentazione genovese; ma di ciò ho avuto conferma studiando naturalmente i documenti fiorentini) ad allargare il rischio assumibile in un'assicurazione marittima con il considerare fra l'altro la baratteria del padrone. Il padrone viene quindi studiato perché con le sue qualità è una componente del rischio, di questo rischio ora più delicato ad assumersi, perché viene considerato in misura ben più ampia.

A Barcellona, oltre questo impegno nel seguire i fenomeni della navigazione, notiamo un grande impegno nel seguire le vicende finanziarie dei mercati. E anche qui notiamo un ampliamento di grande riguardo: l'opera d'inserzione, che Barcellona ha compiuto, di una piazza finanziaria assolutamente sconosciuta fino ad oggi per quelle epoche, la piazza di Siviglia, la quale risulta per la prima volta fra le quotazioni dei cambi nell'anno 1396. Senza dover aspettare, dunque, la fine del XV sec., Siviglia s'inserisce nel sistema cambio-bancario di tutto il Mediterraneo, di tutto l'Occidente. La riprova l'ho trovata leggendo le lettere di Siviglia; a partire dall'anno 1400, Siviglia quota la piazza di Barcellona, la quale la riconnette alle piazze del Mare del Nord, a quelle dell'Italia Settentrionale ed anche a quelle del Levante, perché quota, oltre quella di Costantinopoli, anche la piazza di Alessandria di Egitto.

Grande piazza finanziaria, dunque, e sede di aziende impegnate anche nelle operazioni bancarie. Possiamo dire operazioni bancarie, perché vi è un altro particolare, che ho trovato qualche mese fa, e cioè che anche a Barcellona si praticava lo sconto commerciale. Questo risulta in maniera indubbia da un particolare di imperfezione dei titoli di credito dell'epoca, e cioè che essi, a differenza di quelli di oggi che sono tutti astratti, molto spesso denunciavano la causa dell'operazione. Così viene denunciata qualche volta nelle lettere di cambio una fornitura di merci che costituisce la

provvista dell'operazione stessa. A questo proposito dirò che la regoletta che ho potuto ricavare dall'utilizzazione di questi documenti è la seguente. Quando noi apprendiamo che la lettera di cambio ha seguito lo stesso senso, lo stesso itinerario della merce, essa è servita da una operazione di sconto; mentre se la lettera di cambio fosse partita dal luogo destinatario della merce per tornare in quello emittente, essa avrebbe costituito un puro e semplice strumento di cambio, o meglio di pagamento a distanza.

Quello che è importante è vedere che le tecniche italiane, molto progredite in parecchi campi, a maggior ragione lo erano in questo cambio-credito. Ebbene, noi vediamo che la lettera di cambio, giustamente tante volte considerata, è adesso presente in questa piazza come strumento di credito. Senza dire che sulla piazza di Barcellona si sono verificate le più antiche girate, e che certamente qualche traccia hanno lasciato, se non altro perché il trattario obbligato al pagamento della lettera di cambio girata ha dato ordine di pagarla a banchieri locali e specialmente, dopo il 1401, alla Banca pubblica della città (nata appunto nel 1401), che noi possiamo studiare compiutamente. Infatti ho dato incarico ad un giovane collega dell'Università di Barcellona di studiarla attraverso la documentazione del suo cliente, la Compagnia Datini di Barcellona.

Le altre due piazze sono piazze eminentemente operanti, piazze dove si svolgono praticamente le operazioni. Vi è da dire di più: che una buona parte delle merci pervenute a Barcellona, o partite da Barcellona, seguono il tratto che s'incentra sul suo porto, seguono un viaggio disimpegnato da piccole unità locali perché appunto gli annodi principali avvengono nei porti di Palma e di Valenza. Basta pensare alle correnti di traffico tra il Mediterraneo centrale e il Mare del Nord per rendersi conto delle operazioni di tal genere, quelle cioè che non elevano la loro linea di svolgimento sino ad arrivare a Barcellona, ma che la contengono in quei due porti, dai quali poi si compie lo smistamento.

A mia modesta opinione, lo studio della funzione della piazza di Maiorca come piazza di smistamento è molto utile per poter comprendere bene la coesione operata di tutte ed in tutte le aree del Mediterraneo occidentale, e, da questo punto centrale così vivo e vigoroso, la connessione con le piazze del Mare del Nord e le piazze del Mediterraneo orientale. Vi è di più. Vi è un'area quasi sconosciuta fino ad oggi, ed impenetrabile (com'era impenetrabile a tutti gli operatori del Mediterraneo centrale, fra cui gli Italiani): la Barberia, che si sta sempre più rivelando sorgente

di beni quanto mai interessanti. Per circa i due terzi delle merci che uscivano dalla Barberia — cioè dai porti compresi, muovendo da est (lasciamo stare Tunisi, che aveva rapporti anche con Napoli, con Pisa, con Genova, persino con Venezia, oltre che con la Sicilia, la Sardegna e la Provenza) da Bougie, da Bona, fino ad arrivare all'odierna Melilla, cioè ad Alcudia, e passando quindi per Cherchel, Djidjelli, Orano, Mostagalla, Algeri, Honaïne e via di seguito; e persino dal Marocco atlantico, cioè da Safi, da Azemmour, da Casablanca — si avevano navigli che confluivano in quel punto che direi centrale del Mare Esperio. L'altra parte faceva capo, in ordine decrescente per volumi, a Valenza, ad Alicante, arrivando persino a Lisbona. Ma importanti erano soprattutto Maiorca e Valenza. I carichi di merci sbarcati a Maiorca sono semplicemente imponenti. Nel solo anno 1399 io ho contato 92 navi venute da quei luoghi. Conosciamo inoltre sempre il carico, perché questa è la caratteristica del tipo documentale da me utilizzato, il documento commerciale: di penetrare nel dettaglio il più possibile. Quasi mai alluderò ai beni, che son tutti conosciuti: in questo caso è da dire dell'abbondante gettito di grano, di lana, di pelli, di grana cocciniglia, di cera, di datteri, di allume e persino di seta.

Da Maiorca si attua la redistribuzione su arco giro. Ecco la espressione esteriore della funzione, direi in termini geometrici, di Palma di Maiorca: distribuzione, ridistribuzione su arco giro. Una merce, per esempio, che veniva da Est, poteva anche ritornare verso Levante andando a finire a Genova o a Porto Pisano. Ed una merce che veniva da Ponente per via di Gibilterra, in un viaggio che faceva scalo appunto a Maiorca senza salire a Nord, poteva tornare indietro fino a Malaga. Quindi ripercorrere per un settimo il tratto Bruges-Maiorca.

E Maiorca è l'elemento che salda nella maniera più efficiente le sponde Est ed Ovest, Nord e Sud di questo bacino; il quale bacino poi concorre a riconnettere con l'altro del Mediterraneo, come ho detto, e con il Mare del Nord; perché una grandissima parte dei traffici diretti dal Mediterraneo centrale al Mare del Nord fa scalo a Maiorca. Solo occasionalmente, solo per qualche anno, vi sono periodi di estromissioni, di guerre. Così nel 1401 quel porto viene chiuso ai Veneziani e ai Genovesi. E come sempre, quegli operatori che tutto studiano, che tutto conoscono e che tutto hanno predisposto, ripiegano con estrema disinvoltura su un altro luogo, che è Ibiza, dove le saldature, le connessioni avvengono sempre con prontezza.

Queste dunque sono le piazze operanti al più alto livello. Relativamente a Valenza, devo aggiungere il particolare che essa assai più di Barcellona aveva un retroterra, ed andava sempre più rinforzandolo con l'estenderlo: il retroterra di Castiglia, come precisò, ricordo, Ch. Verlinden al primo dei Congressi della Corona d'Aragona, al quale ho avuto la fortuna di partecipare, quello di Saragozza nell'anno 1952. Lo vediamo, questo, ad esempio, agli inizi del '500, quando la Castiglia, molto sviluppata, ha fatto sviluppare ulteriormente Valenza. E Valenza predomina su Barcellona. Ma su questo punto ritornerò dopo, se ci si rientra col tempo.

In questi tre pilastri naturalmente, data la loro rilevanza, operano soggetti numerosi, assortiti. Da parte forestiera, i soggetti italiani in gran numero. Con precedenza i Genovesi, affiancati dai Pisani, dai Lucchesi, dai Fiorentini e poi dai Veneziani. Ma la presenza subisce naturalmente delle oscillazioni, dovute a tecniche nuove ed ambizioni diverse. Così per esempio i Veneziani, che sono presenti in numero discreto sino alla parte finale del '300, cominciano ad abbandonare queste zone, perché si collegano ad alcuni mercanti toscani del posto. Così per esempio i Pazzi, i quali servono in continuazione Francesco Corner e Alvise Da Molin; così le aziende Datini. Sembra quasi una reciprocità per la concessione di un altissimo numero (e molto voluminoso per il giro di affari) delle presenze fiorentine a Venezia.

Quanto ai metodi, è già stato messo in luce quello tipico del luogo, tipico di ogni città di mare cioè la commenda. Ma per le città che stanno all'esterno, ed in questo caso in ispecie, le città dell'entroterra, vi è l'istituto affine, quello che uno storico del diritto lo Scialoia ha chiamato commenda di terra, per evitare la confusione cui avrebbe portato il nome accomandita dato a questo istituto a Firenze: la confusione con la società in accomandita, che si appalesa soltanto, almeno per gli esemplari che ho potuto fino ad oggi incontrare, nel 1532, quando Filippo Strozzi crea una società in accomandita per operare a Siviglia, e le due che aveva ad Anversa e a Lione, società normali di compagnia, le trasforma pure in questo tipo di società. La accomandita, cioè la commenda, l'associazione in partecipazione, è attuata in maniera frequentissima dalle grandi aziende fiorentine e in parte anche da quelle lucchesi. Noi possiamo ben dire che non vi è stata grande società fiorentina, fra quelle che avevano una succursale, una consorella in quell'area, a non essere impegnata in tal modo, attraverso solidissime accomandite, in tutti i territori dell'Aragona.

Vi è poi il procedimento del baratto, messo pure così ben in luce da Mario Del Treppo, che si ritrova ancora nel 1400. Gli operatori milanesi, per esempio, con i panni di Milano e soprattutto con quelli di Monza, ottengono lana a Maiorca, a Valenza e a Salsadella. Ma per penetrare nel Maestrazgo, essi fanno capo ai mercanti toscani, i quali, fra i forestieri, hanno assunto una specie di monopolio nella raccolta ed esportazione delle lane di quella regione (di cui dirò portandomi un poco all'interno).

Passando alle infrastrutture, c'è il problema della flotta, della navigazione, dei trasporti in genere. I dati sulla consistenza della flotta si fanno sempre più numerosi e mi sembrano quasi completi, se non insorgesse un piccolo dubbio circa la fonte da cui provengono.

L'atto notarile è un documento ideale per lo studio dei fenomeni economici, però bisogna ricordare che non tutti gli operatori facevano ricorso al notaio. Dalla seconda metà del '300 i Toscani lo hanno abbandonato quasi del tutto — a meno che non vi fossero costretti, come è accaduto qualche volta in Catalogna, qualche volta a Genova. Gli stessi Veneziani, dalla fine del '300, non vanno più dal notaio, tranne che per le transazioni nelle colonie egee e del Mar Nero. Vi è anche un altro particolare, quando si tratta di fonti ufficiali. Questa considerazione mi viene suggerita dall'esame comperativo che ho fatto fra i dati del « *Districtus Catalanorum* », mirabilmente pubblicato dall'Istituto di Geo Pistarino, e quelli delle lettere dei mercanti. I mercanti presenti a Genova, dove vigeva questo istituto e dove perciò s'è concentrata questa documentazione, mi hanno fatto appurare che vi erano delle evasioni per almeno un terzo del totale.

Attraverso le lettere veniamo a conoscere talvolta alcune navi per intero. La documentazione, specialmente quella Datini, è serrata. E a parte il fatto che è serrata relativamente alle lettere partite da Genova, che diffondono per il mondo tali notizie, è serrata anche per un'altra ragione: direi per un concorso delle lettere scritte altrove, dato il costume di allora di ribaltare le notizie. Così noi possiamo colmare qualche lacuna che si verifica nelle lettere sopravvissute di Genova perché il mercante ha dimenticato o omissso di fornire una notizia; possiamo colmare tali lacune con una lettera partita, ad esempio, da Bruges, con una lettera partita da Pera, con una lettera partita da Barcellona, che ritrasmette la notizia ad essa azienda pervenuta.

La flotta che ho potuto ricostruire dai documenti commerciali è

notevolmente maggiore di quella che risulta dagli altri tipi di documenti. Questo, quanto alla consistenza; e quello che ho detto per la consistenza vale anche circa le esplicazioni, cioè circa le presenze nei vari porti; senza dire che vi è ancora da considerare il tonnellaggio di queste navi.

Vediamo già agli inizi del XV sec. alcune navi catalane di grossa portata. Gherardo di Dono — il nome è italianizzato, e non so come può suonare in catalano; ma questi nomi sono noti a Loro più che a me — arriva a costruire navi di 1200 botti. Ho potuto fare una piccola statistica, che spero di poter pubblicare presto nell'« Anuario de estudios medievales » (1), in base ad un prezioso documento fiorentino del 1472, sulla consistenza delle navi maggiori, catalane e valenzane, barcellonesi e maiorchine, che frequentavano il porto di Livorno. Ve ne sono ben dieci di tonnellaggio superiore alle 800 botti: una flotta notevolissima, impegnata su tutti i mari.

Sono ben noti gli impegni nel mar di Levante, impegni molto importanti, impegni, perciò, ai quali si prestava molta attenzione. Studiando, in occasione di un congresso di storia marittima tenuto a Beyrouth nell'anno '66, il movimento appunto del porto di Beyrouth (e si può studiare, anche se da Beyrouth non abbiamo che 18 lettere veneziane del tardo '400; ma io mi riferisco agli anni a cavallo del 1400), ho trovato nell'anno 1402 o 1403, non ricordo con precisione, la presenza di ben dodici navi catalane. Bisogna infatti tener presente che le navi che andavano in Levante non avevano tutte capolinea di partenza Barcellona, ma molte partivano da Valenza e più ancora da Palma di Maiorca. Ho considerato perciò questi navigli non nel luogo di partenza — in questo caso avrei dovuto sommare i dati relativi a tutti e tre i porti del triangolo —, ma nel porto di arrivo di Beyrouth. È un numero notevole. E bisogna notare a questo proposito un altro particolare: che nelle stive delle navi diciamo genericamente catalane, che frequentano il mare di Levante, viaggiano, per il 90 % almeno, merci sotto azione della stessa nazione; mentre nelle navi che vanno nel Mare del Nord il carico spettante ai Catalani è appena del 40 % — 33 % (due quinti — un terzo). Il resto è essenzialmente di operatori economici delle città italiane, — Firenze, Lucca, Milano in netta prevalenza —, ma spesso anche i Genovesi e qualche volta i Veneziani. È il documento commerciale che permette sempre di entrare nella stiva della nave, e quindi consente allo

(1) Il lavoro non venne mai pubblicato [n.d.c.].

studioso di far questa distinzione nell'attribuire il colore della nazionalità a due atti che sono ben distinti: l'atto principale, e l'atto della navigazione, che è un atto di ausilio rispetto all'atto di scambio. Bisogna procedere quindi con cautela nel collocare l'atto di scambio secondo il colore dell'atto della navigazione, ad evitare quello che è stato scritto qualche volta, cioè che tutto il commercio marittimo italiano nel Mare del Nord era in mani essenzialmente genovesi e veneziane. Questi documenti ci fanno invece conoscere una composizione diversa del carico rispetto alla nazionalità, e fra l'altro fanno emergere (lasciamo stare la Toscana, perché questo è già più noto) la porzione milanese-piacentina, che è notevolissima. Commercio marittimo è una cosa, servizio di trasporto, servizio navale è un'altra.

Questi documenti, come ho detto, ci mostrano una flotta catalana rilevante, che non ha quasi mai — e questo è stato messo bene in evidenza — servizi statali alla maniera veneziana, per quanto nel 1405, vedendo i grandi impegni dei Fiorentini sulle navi catalane, e desiderando averli meglio, lo Stato aveva deciso di istituire una muda, un servizio di galee alla maniera veneziana, che poi non fu attuato. È la navigazione libera, comunque, che è di grande rilievo. E, oltre che sulle due grandi braccia di distensione dell'area, integrata da quella di Levante e da quella del Mare del Nord, dobbiamo vederla nell'interno del Mediterraneo e soprattutto nei rapporti con l'Italia, arrivando a risalire l'Adriatico. Che ciò sia avvenuto nei momenti tempestosi della guerra di Chioggia (mi scusino se qualche volta indietro nel '300), si può anche giustificare. Dopo, però, ci sono navi catalane che salgono frequentemente ad Ancona, e navi che vanno sino a Venezia. Ma il grande porto, fra quelli italiani, che interessa i Catalani, è Porto Pisano, e poco dopo quello genovese. È da notare infatti che attraverso questi due porti operatori economici catalani mandano merci a Venezia; perché, contrariamente a quello che è stato sostenuto, la viabilità interna era molto sviluppata, e specialmente nel '400, a seguito di un avvenimento verificatosi in tutti i trasporti di cui farò cenno. Perciò si valicava facilmente l'Appennino, e altrettanto facilmente su un tronco di trasporto marittimo se ne innestava uno terrestre, con rottura di carichi e piuttosto difficoltoso. Però lo si faceva spesso. Si faceva anche — è questo il fatto più notevole — per merci non ricche, perché — nonostante emerga qualche incertezza, messa così bene in luce dal collega Del Treppo, relativamente ai trasporti catalani — alla fine del Trecento si è verificata una vera e propria rivoluzione dal punto di vista economico nel terreno dei

trasporti, che ha aperto la strada al commercio di massa, e che permette la circolazione di tutti i beni su qualsiasi itinerario.

La cosa è tornata di particolare giovamento alla nostra area, perché la nostra area — o immediatamente, o per accessioni abbastanza vicine, come quelle che si verificano nella parte meridionale della Penisola — produce molti beni non ricchi. Naturalmente questi beni vengono ammessi a circolare con disinvoltura economica prima nel campo marittimo, perché nel trasporto marittimo la utilità del servizio di trasporto è ben più ampia. La nave poteva infatti arrivare sino alle 2000 botti, mentre nelle vie interne il mulo arrivava sì e no a mezza botte. Quindi anche un convoglio di venti muli dava un carico totale irrisorio.

Ma questo principio dei prezzi differenziati, cioè adattati alle esigenze mercantili di ogni bene, si diffuse anche nelle vie terrestri. Allora si possono moltiplicare gli itinerari, e alludo a quelli misti. Infatti noi vediamo delle lunghe linee di articolazioni che con facilità salgono fino a raggiungere la base della Penisola italiana, o che la tagliano a metà alla base, costituendo un segmento terrestre, come quello tra Genova e Venezia, avente come antecedente o come conseguente uno marittimo. Vediamo dei trasporti dell'area catalano-aragonese che vanno a Costantinopoli, con l'inserzione di questo segmento. Oppure di un altro segmento: Porto Pisano-Pisa-Firenze-Venezia. E viceversa. Addirittura si arriva all'attraversamento della Pianura Padana, con provenienza da Venezia, non scendendo a Genova, ma valicando anche le Alpi e scendendo in Provenza. Vediamo operatori economici catalani che portavano le merci in Catalogna per Venezia e Marsiglia, o Port-de-Bouc o Arles o Aigues-Mortes.

Tutto ciò significa un grande sviluppo della navigazione; ed è per questa ragione che noi vediamo moltiplicarsi la flotta catalana, che serviva tutte le potenze. Ho detto dei Genovesi e dei Veneziani, ma serviva anche le grandi potenze italiane dell'entroterra. Quindi la flotta catalana esercita un ruolo di grandissimo rilievo nella saldatura fra tutti i Paesi che si affacciano nel bacino occidentale; una saldatura che a guisa di spirale, ma ampliando il giro nel senso, diciamo così, di uscita, coinvolge tutte le località, da quelle del Levante a quelle del Mare del Nord e anche a quelle dell'Atlantico, scendendo sino alla punta finale, al tratto finale dell'odierno Marocco atlantico. La flotta principale è questa; molto più delle flotte di tutti gli altri Paesi di rispetto in questo campo, della genovese, della veneziana, anche della flotta provenzale.

La flotta della nostra area, se noi disponiamo tutte le navi a seconda della loro portata, ha il carattere di un addensamento numeroso di unità nei valori bassi delle portate, a causa della funzione delle due piazze di smistamento di grande rilievo, Maiorca e Valenza (ma ve ne sono anche altre minori). Avviene infatti che le operazioni principali, nella maggior parte dei casi, fanno capo a questi due porti; e successivamente da essi viene operato lo smistamento, con le utilizzazioni di navi leggere. Vediamo nella stessa giornata, una volta undici navi partire da Maiorca per Barcellona: sette da Palma, le altre da Soller. Quasi ogni giorno partivano delle navi, salvo impedimenti del tempo. Una flotta perciò consistente e duttile, che operava molto bene sulle grandi linee, ed organizzata in maniera meravigliosa per tutti gli smistamenti, attuati, ripeto, da tutto un naviglio minore; ed è una flotta che è stata, direi, collaudata, e che ha superato il collaudo in tema di rapidità brillantemente.

Si è scritto spesso che la flotta catalana non era di grande efficienza, di grande velocità. Qualche volta, effettivamente, nelle considerazioni che fanno i mercanti accingendosi a valutare il rischio di un servizio di trasporto, allorché, precisamente, considerano il mezzo che deve attuarlo, essi dicono che la tale nave, la tale altra è un po' vecchia, ecc. Ma si tratta degli itinerari meno importanti. Per i viaggi più lunghi, invece, impiegavano le navi più efficienti. Comunque a me sembra di non poco conto la constatazione che almeno una trentina di volte nell'osservazione contenuta in venti anni, alcune navi catalane hanno superato il percorso da Maiorca, qualche volta da Barcellona, a Genova o a Porto Pisano in appena tre giorni; e qualche volta anche nel senso inverso. Questo tempo è davvero un record, e spetta tutto alle navi catalane. Abbiamo, s'intende, i tempi delle navi genovesi. Ma nessuna è mai scesa sotto i tre giorni, tranne il caso di una nave che ha impiegato un giorno e mezzo. E colui che ne dà notizia commenta che la nave ha volato, tanto che pareva un uccello. Ma era nel viaggio, beninteso, da Ponente verso di noi, e quindi un vento favorevole l'ha aiutata molto.

Con questo importante fattore, con l'ausilio cioè così valido di una navigazione notevolissima, si spiega anche la espansione commerciale della nostra area e quindi le integrazioni di essa con il Levante, com'è stato sottolineato molto bene. Per l'Italia è molto notevole, devo adesso sostenere, la connessione con il Mare del Nord via mare. Ma quando il principio della discriminazione dei prezzi di trasporto si diffonde nelle vie terrestri a

cominciare dal XV sec., noi vediamo un notevole numero di atti di trasporto incanalati sulla via rodaniana, per salire a Nord o per dirigersi a quell'altro annodo di Ginevra, il quale non era soltanto finanziario, ma era nato come annodo mercantile, e che ha il profondo significato di esprimere, direi, una sorta di rivincita delle località dell'interno che erano state svilite specialmente dall'apertura della via di Gibilterra, data la netta superiorità in senso economico del trasporto marittimo su quello interno. Infatti noi vediamo che appunto si può ridare vita — dopo le fiere di Champagne morte da tempo — ad un incontro all'interno, dal momento che l'ostacolo della viabilità interna è superabile onde essa diventa economicamente vantaggiosa. Ginevra, a mio modo di vedere, esprime questo; e Ginevra è un'altra di quelle aree che si unisce, vicendevolmente s'intende, alla nostra; così come sarà di Lione, almeno fino a quando noi seguiamo l'indagine, sino alla prima parte del '500.

Se mettiamo sotto i nostri occhi una carta, possiamo tracciare una linea che va dal Mare del Nord, chiudendosi diciamo ad imbuto quando si raggiunge il Rodano; poi ad Avignone si ha una ripartizione: una linea scende a Barcellona, fino a Valenza. Poi là vi è una continuazione per le comunicazioni verso il Mediterraneo, a cui si vanno aprendo due potenze che emergono dalla fine del '300, Siviglia e Lisbona. Un'altra linea valica il Monginevro (si rimane in terraferma) e arriva ad Alessandria. Poi si hanno gli smistamenti su Genova, su Pisa, e l'altro su Firenze, Roma, Napoli; un altro ancora, in linea orizzontale, su Venezia. Ecco l'ossatura dell'area catalano-aragonese quale si delinea nell'ultima parte del Trecento, e quale continuerà a vigoreggiare anche in seguito. Intorno a questa, poi, c'è l'attrazione dell'area di Levante.

Se andiamo a guardare bene, questi segmenti e queste articolazioni vediamo che corrispondono a quelli delle comunicazioni postali, che non dobbiamo mai trascurare. Infatti è chiaro che le comunicazioni postali fervono là dove ci sono interessi rilevanti. Sono proprio gli stessi Catalani ad organizzare le loro meravigliose scarselle che hanno il loro capolinea a Barcellona (ma hanno sempre il precedente valenzano, che attrae a sua volta, come ho detto, la Spagna meridionale): la scarsella catalana che porta a Bruges, la scarsella catalana che porta a Genova e a Pisa, la scarsella catalana che porta a Venezia. Per il senso inverso, ma che percorre, s'intende, la scarsella catalana, noi possiamo vedere il concorso che danno le altre scarselle, come quella lombarda, la fiorentina, la

lucchese e la veneziana. In queste linee noi vediamo appunto l'ossatura, quello che gli statistici direbbero il movimento profondo di questo sistema ampliato, di queste aree integrate.

Quanto all'interno, guardandolo solo per un momento, ci sono fenomeni mercantili, ai quali del resto ho fatto cenno; e fenomeni industriali, o meglio fenomeni produttivi in genere. Al riguardo dovremmo parlare delle materie prime e dei prodotti industriali. Tra le materie prime abbiamo la lana. L'apporto della lana alle varie industrie, quasi tutte italiane, è stato considerevole, molto più di quanto si sia ritenuto fino ad ora. Basti pensare che leggendo le carte Datini, molto spesso scritte nei posti di produzione della lana, ho individuato 162 centri lanieri compresi nell'area valenzano-aragonese-catalana. Da lì c'è l'addentramento nel cuore del Maestrazgo, Saragozza, Huesca, Molina, Castillejo Romeal e poi Cuenca e Requena: 162 località. Ma più notevole è la quantità di lana prodotta, e l'assortimento. Quantità e assortimento che possiamo studiare molto bene all'uscita dei porti, soprattutto di Valenza e di Tortosa, ma più ancora di Peñiscola, che io penso si possa definire il maggior porto di esportazione delle lane che esista nel Mediterraneo, essendo i carichi più rilevanti di quelli che vengono imbarcati a Tortosa ed a Valenza. Vi sono poi le lane maiorchine, ed infine le lane minorchine, le quali rappresentano per lungo tempo le migliori lane del Mediterraneo, le seconde nel mondo di allora, dopo quelle inglesi. Ma vi è qui una concorrenza: una concorrenza all'interno, cioè nelle basi di partenza, la concorrenza castigliana; ed una concorrenza nelle basi di arrivo, in Italia, come la lana degli Abruzzi, che io vedo nell'ultima parte del '300 presentarsi ai lanaioli fiorentini con un valore pari alle lane maiorchine. E quindi, molte importazioni in Italia vengono frenate.

Vi sono tante altre materie prime e tanti altri prodotti. E l'importanza di tutto ciò è rivelata tra l'altro dal fatto che le grandi società organizzano la diffusione dei loro impiegati in quelle regioni. Regioni che definiscono la materia: oltre che la regione delle lane, come vi ho detto il Maestrazgo, nettamente prevalente, vi è la regione delle semenze. E per semenze si intendevano il riso, il comino, le mandorle, l'anice, che si producevano a sud di Valenza, soprattutto a Cavea, Gandia, Denia, Alcoy. Vi è la regione graniera, della grana, che si trova ancora più a sud, da Coquentaina fino ad arrivare giù ad Alicante. La regione della frutta. La frutta nel significato di allora indicava l'uva passa e i fichi secchi, che si producevano nella zona a nord di Benidorm, come a Polop, e nella zona di Alicante. Sono tutta

una serie di prodotti di grande interesse (a parte sta lo zafferano, che si trova un po' a nord, specialmente nell'area barcellonese): tutti prodotti che interessano l'Italia, il Levante e l'area del Nord. Molto importanti alcune lettere che ho trovato nei copialettere dei Salviati, nei copialettere Cambini dell'Archivio dello Spedale degli Innocenti di Firenze, dove si parla di una felice connessione tra quell'area a quella del Mare del Nord.

Sempre per l'interno, devo aggiungere altri dati, quelli relativi alla produzione laniera. Basta vedere i carichi partiti soprattutto da Maiorca, di panni maiorchini, di panni valenzani, di San Matteo, ecc., e barcellonesi (i panni barcellonesi sono in quantitativo maggiore) che vanno nel Mar di Levante e che vengono nell'Italia Meridionale. Ma quello che è più notevole è che salgono anche in Toscana; e noi troviamo i panni di Barcellona e di Valenza a Firenze ancora nell'anno 1516. Venivano poi riesportati. Un'altra città dove pure ho accertato un buon traffico di questi panni, che o si consumano nella città stessa o vanno poi nelle Marche, è Perugia. Altrettanto vale per i lanaioli aretini. I lanaioli aretini ed i lanaioli perugini operano la diffusione del panno che si chiamava allora con termine generico « catalanesco » in tutta l'Italia centrale, e lo fanno scendere fino a Roma. Ho potuto calcolare anche il valore dei panni. Ed in alcuni casi vi sono dei panni che raggiungono il valore di trenta fiorini. È un valore notevole, se pensiamo — lasciando da parte quelli fiorentini, che arrivavano a 120 fiorini, e i panni di Bruxelles, i panni di Malines, i panni anche di Lierre, i panni di Diest — che in Italia il migliore lanificio lombardo solo di rado ha raggiunto un valore simile. I migliori erano i panni bergamaschi, seguiti da quelli di Milano e da quelli di Como.

Ritorniamo per un momento al Trecento. Vediamo quello che succede a Genova e a Venezia, allorché sono impegnate nella guerra di Chioggia nel 1379-'80, come queste città vengono rifornite. I mercanti veneziani continuano, con intermediazioni, alcune volte catalane, a rifornire Genova. Reciprocamente, pur essendo chiuso l'Adriatico, il porto di Venezia veniva rifornito da navi catalane e genovesi perché magari s'interpone un mercante milanese o un mercante fiorentino.

Quando insomma vi erano occlusioni o chiusure, i nostri mercanti riuscivano molto sollecitamente a superarle; ed anzi direi che essi, appunto sapendo di questi pericoli, tenevano sempre in efficienza strade varie di deviazione e di integrazione. Ed il meccanismo scattava, entrava immediatamente in opera appena fosse stato necessario.

Il tema che mi è stato affidato avrebbe richiesto tre o quattro giorni. Mi sembra però soprattutto importante il fatto di aver confermato quello che è scritto nelle opere notevoli che ho riferito, e di aver potuto aggiungere qualche cosa, specialmente di dettaglio. Di aver rafforzato quei dati che confermano uno sviluppo della nostra area maggiore di quello fino ad oggi ritenuto, e le sue notevoli integrazioni. A quest'ultimo proposito sarebbe da considerare anche altre aree, come la Castiglia e l'Andalusia, e prima ancora il regno di Malaga. Per Malaga, basterebbe vedere che dopo i Genovesi i meglio accettati sono i Catalani, per i quali sono previste delle tariffe particolari, come ho trovato in alcune lettere scritte da Malaga nel 1402. Ma non abuso più di Loro.

Vorrei chiudere ritornando per un momento al particolare finanziario. Ho già detto che la piazza di Barcellona è un notevole mercato finanziario e che esso si consolida nel '400. Lo possiamo vedere benissimo se studiamo l'attività delle Compagnie Salviati e Borromei di Bruges e di Londra. Ma anche se studiamo l'attività delle aziende veneziane. Una di queste ho potuto conoscere recentemente, ritrovando nell'Archivio di Stato due preziosi quaderni, due « mastri », del 1427 e del 1431 appartenuti alla « Fraterna Soranzo », che compiva dei viaggi — i viaggi sono delle unità economiche complesse — a distanza con la Catalogna. E il « viazio della Catalogna » si aveva spesso. Sarebbero altresì da considerare i libri delle grandi società fiorentine che avevano sede a Napoli alla fine del secolo e agli inizi del successivo.

Ebbene, sul giro conto si dà ordine per iscritto. Ecco il trionfo dell'ordine scritto, che si diffonde anche in quella zona. Scompare il verbo dire, nelle registrazioni; e vediamo che l'ordine è stato dato per iscritto. E in alcuni casi il giro dal proprio conto a vantaggio d'un'altra persona viene effettuato allo scoperto, cioè pur non godendo della disponibilità effettiva. Quindi proprio all'inizio del secolo noi vediamo la diffusione anche in quella zona delle conquiste maggiori del campo creditizio, fra cui questa dello scoperto nel gioco delle operazioni di conto corrente, che è del tipo forse più rilevante dopo quello dell'apertura di credito per fornitura di merci.

All'inizio del '500 quest'area, naturalmente, perde un po' della sua consistenza. Si tratta di una grande comunità economica, che va dal Mar di Levante per tutto il Mediterraneo centrale ed occidentale, involgendo tutta la Penisola Iberica, fino al Mare del Nord. Essa richiama alla mente

quell'altra unità economica del I e II secolo dell'Impero di Roma. Essa però lega popoli diversi, o meglio Stati diversi, senza cioè che vi sia unità politica; è una unità economica realizzata e sostenuta soprattutto in virtù delle forze economiche. In questa coesione, in questa connessione, l'area nostra, che è piazzata quasi al centro, ha esercitato un ruolo decisivo. È un ruolo che s'intravede assai bene, lo ripeto, in quelle manifestazioni non del tutto esteriori che sono i servizi disimpegnati dal naviglio catalano-aragonese il quale collegando tutti i bacini e tutti i porti di questa zona ha costituito un vero e proprio punto di forza.

La decadenza è male comune. Se quest'area è riuscita ad attrarre attorno a sé tante aree, tante altre, formando tutt'uno, è chiaro che ciò è dovuto al concorso di un'altra sponda, alla sponda italiana soprattutto, vigorosa con le sue potenze in riva allo stesso mare e all'interno. Infatti, quando verso la metà del '500 comincia lo svilimento di tutte quelle città, è chiaro che viene a mancare l'altro appoggio. Inoltre alle spalle di questa nostra area c'è la fioritura di altre potenze, potenze eminentemente atlantiche; mentre una volta il fattore di coesione era quello stabilito dalle potenze medio-mediterranee. Adesso ci sono tutte le forze atlantiche che concorrono allo svilimento della Penisola italiana. Perciò tutta questa zona decade. Ma noi vediamo pur sempre questa coesione delle potenze medio-mediterranee in un'area che è divenuta adesso eminentemente atlantica.