

LA LANA DELLA SPAGNA MEDITERRANEA
E DELLA BARBERIA OCCIDENTALE
NEI SECOLI XIV-XV (*)

In una vasta area geografica che si affaccia sul Mediterraneo e che possiamo racchiudere in un quadrilatero ideale con i vertici in Madrid, Saragozza, Tortosa e Valenza, è compresa la quasi totalità dei centri spagnoli produttori di lana. Di questa figura geometrica possiamo delimitare i confini: il fiume Ebro, nel suo percorso da Saragozza al mare; la strada che collega Saragozza stessa a Madrid; a sud, la via che da Madrid porta a Valenza; ad est, naturalmente, la costa. Ci troviamo così di fronte a lane della Nuova Castiglia, della regione di Teruel, del Maestrazgo, della regione di Castellón e di una piccola parte dell'Aragona, ma che per brevità io, d'ora innanzi, includerò nell'unica denominazione di lane spagnole.

Questa è la zona che io prenderò in considerazione, e che ad ovest è adiacente a quella trattata dalla Collega Pastor de Togneri. Ve ne è, poi, un'altra, a sud, che si sviluppa negli ultimi anni del Quattrocento, attorno a Murcia, che gravita su Murcia stessa e specialmente su Molina de Segura (un'altra Molina, notevolissima, rientra in Castiglia, ma si chiamava Molina de Aragona). Si devono, inoltre, aggiungere le lane baleariche e quelle del mondo barbaresco (dell'Algeria di oggi e del Marocco, oltre che della Tunisia), che esamineremo in seguito. Queste zone e le attività che vi si sono svolte saranno prese in considerazione a partire dal XIV secolo, e quindi, anche sotto questo riguardo vi è una adiacenza alla relazione della

(*) Nel volume degli Atti fu pubblicata soltanto la registrazione della relazione tenuta da Federigo Melis alla Prima Settimana di Studio, giacché l'ampliamento del testo, arricchito da una moltitudine di dati e di elementi nuovi fu bruscamente interrotto dalla sua scomparsa.

Collega, perché qui si tratta di continuare nei secoli: una adiacenza di ordine cronologico, oltre che di ordine territoriale. In particolare io prenderò ad esaminare i problemi dal momento in cui le lane di queste zone acquistano una portata internazionale: e questo avviene soltanto nell'ultima parte del Trecento.

È vero che nel periodo antecedente incontriamo pure lane di questo mondo, di questa zona e anche di Maiorca, su navi dirette a Genova, o a Pisa; ma si tratta di operazioni assolutamente eccezionali. Migliaia di documenti mi danno notizia che non si sono trovate operazioni regolari; anche in fonti pisane — che non sono molto numerose, almeno quelle anteriori al 1350 — noi troviamo di rado importazioni di lana. L'Italia, che è il paese al quale dobbiamo prestare tanto spesso attenzione, perché è il paese che si rivelerà come il più grande consumatore di lana, ancora attorno alla metà del XIV secolo non importava lane in misura notevole. Si può senz'altro affermare che in questo paese — dove si utilizzavano lane nostrane, come ha provato ieri il Collega Gino Barbieri — vi erano delle lane anche buone, come quelle sarde, almeno fino a quando vi fu un intenso stimolo pisano e genovese nell'isola, fino, cioè, alla conquista aragonese della Sardegna, avvenuta nel 1326. I panni pisani che andavano poi in Sardegna, in Sicilia, nell'Italia meridionale e anche in altre zone erano fabbricati, appunto, con lana della Sardegna e della Sicilia, oltre che con le lane maremmane e con quelle di due zone immediatamente a nord e a sud della città, cioè le lane della Garfagnana e del volterrano. Tutti i panni che si producevano in Italia ripetevano, rappresentavano quella condizione di subordinazione dell'industria alla località, al luogo di produzione della materia prima, che ci richiama a quei momenti, a quei motivi di economie così dette chiuse, che avevano sollecitato, ovunque fosse stato possibile, la produzione di materie prime per poterle trasformare nel luogo o in un raggio limitato. Ci troviamo di fronte ad una stretta aderenza, ad una stretta adesione della produzione della materia prima alla produzione del manufatto. Si apre così un commercio internazionale delle lane, con larga precedenza per quelle più ricche, per le lane, cioè, in grado di circolare, grazie alla possibilità che i beni ricchi hanno di sopportare gli aggravii nella e della loro traslazione. La lana inglese era la più pregiata tra quelle che potevano percorrere anche lunghi itinerari: essa ha cominciato a circolare — ma, si badi, per quantitativi non notevoli — alla fine del XIII

secolo. All'inizio del secolo successivo si rileva anche un aumento; ma il grande momento della lana inglese verso l'Italia è la seconda parte del Trecento ed i primi decenni del Quattrocento. Altre lane abbastanza pregiate circolano per le vie terrestri, ma su distanze modeste, come le lane di Borgogna, su cui mi spiace di anticipare quello che diranno i miei Colleghi, anche se io lo faccio avvalendomi di documentazione italiana. Circolano anche le lane di Brisgovia, di buona qualità, che giungono a Milano, per scendere, poi, fino in Toscana.

Le lane che abbiamo chiamato spagnole — secondo la limitazione ricordata all'inizio — cominciano a presentarsi con quantitativi di un certo rilievo in Italia nel Trecento, ma il momento più fiorente si avverte nell'ultima parte del secolo. E ciò, non soltanto perché (almeno dal 1353) non vi sono più contrasti ed espulsioni di mercanti italiani (dei pisani e dei genovesi — che si erano avventurati per primi — seguiti presto dai senesi, poi dai fiorentini, più tardi dai lombardi e più tardi ancora dai veneziani), ma anche perché è il momento in cui le grandi compagnie hanno ripreso la loro attività e la loro funzione viene riconosciuta come valida per lo sviluppo di tutte quelle zone.

Vediamo che si susseguono numerosissimi guidaggi (vale a dire le concessioni del diritto ad operare in quelle zone e la relativa protezione a tutti i convogli nei vari trasporti); si susseguono numerosissime le grandi aziende, o loro filiazioni che, a partire se non altro dal 1375-1380, vi si impegnano fortemente. Troviamo così i Medici, i quali installano a Barcellona una notevole azienda che fa capo ad Andrea de' Pazzi, i Mannelli, gli Alessandri e — tra i fiorentini — mi piace ricordare ancora i da Uzzano e le aziende Datini, aziende a dimensioni medie, ma che a noi tornano sommamente gradite perché esse ci permettono di studiare a fondo luoghi, operazioni ed uomini.

Come si presenta il mondo della circolazione della lana alla fine del Trecento? Si presenta su uno sfondo totalmente rinnovato. Ho accennato che fino alla metà del secolo non potevano circolare se non i beni ricchi. La prova, ormai sicura e che ho cercato di dare varie volte, si fonda sulla cognizione precisa dei due momenti che chiamiamo a raffronto per potere definire quello che giudico un grandioso balzo in avanti, una autentica rivoluzione non soltanto nei trasporti, ma in tutti i mercati, e delle materie prime, e dei prodotti, ovviamente con le relative circolazioni. Ormai ne siamo certi perché, se avevo ancorato le mie affermazioni ai dati

del Pegolotti per il 1330-1335 circa, l'esame poi dei libri delle deliberazioni del Senato di Venezia mi ha fatto appurare che i dati pegolottiani erano stati ripresi da poco tempo e con tutta precisione dalle deliberazioni onde il Senato attribuiva il servizio delle galee, cioè assegnava i viaggi e stabiliva i noli. Rigidità di noli notevolissima, dunque, almeno fino alla metà del Trecento. Riprendiamo quei libri sulla fine del secolo e — anche se Venezia é un po' in ritardo — noi vediamo sugli stessi itinerari, i noli ampiamente differenziati per le stesse merci o per gli stessi gruppi di merci. Sono poi i documenti dei mercanti che ci fanno conoscere tutti i particolari, compresa, infine, la localizzazione rigorosa di questo avvenimento nel tempo, cosa che avviene di rado nella storia. In un Congresso di due anni fa a Bergamo, quando accennai a questo problema della strutturazione, finalmente su linee moderne, delle tariffe di trasporto, mi fu osservato che l'affermazione non poteva essere ancorata nel tempo, perché per altre città, e specialmente per quelle marinare, mancava la documentazione. A parte il fatto che ve n'è moltissima per Genova, per Venezia e per la Catalogna, abbiamo la fortuna di leggere, fra le numerose lettere Datini intorno al 1390-1395, della resistenza che si incontra in Catalogna e in qualche altro centro, ad accordare noli non più rigidi, ma fondati su tariffe differenziate. Sempre in quei documenti si sostiene che tali resistenze si devono superare, perché ormai « così si costuma »: è una consuetudine che si è affermata allora e che ancora si tarda a rispettare. Quindi, noi con tutta certezza possiamo ormai localizzare questo avvenimento sulla fine del Trecento. La differenziazione dei noli di trasporto è un prodotto della attività geniale dei nostri grandi mercanti, che ha permesso — strutturando così modernamente, cioè, alla maniera di oggi, le tariffe di trasporto — la circolazione di tutti i beni, anche di quelli poveri.

Comunque, rimane il fatto che per le materie prime, ed in ispecie per la lana, tale circolazione — lo ripeto — aveva cominciato ad aprirsi ancora prima. Siamo nuovamente debitori al grande mercante ed in particolare alla sua azione, cioè alla sua funzione di studioso di ogni problema, avendo egli intravisto la posizione della lana in tutto il sistema dei beni, specialmente inquadrandola nei prodotti ai quali essa si riferisce ed ai prodotti ai quali essa dà corpo. La materia prima — la lana — deve essere considerata in funzione del prodotto — il panno — che essa offrirà; e così vediamo che alcune lane forestiere, anche se non poverissime (come quelle barbaresche) cominciano a venire in Italia direi con un certo ritmo, con una certa

regolarità. Le prime sono quelle della Provenza. Ecco, poi, le lane di queste regioni spagnole, che si smuovono sotto un'azione mercantile che non comincia soltanto nei porti o negli empori dell'entroterra, ma che risale fino alla pecora. Se ci portiamo in quel territorio, attorno al 1390, osserviamo un numero addirittura impressionante di località che hanno legato il loro nome alla lana, a quella lana che ha circolato per gran parte del Mediterraneo. Si tratta di località, perciò, che hanno avuto un rilievo, che hanno avuto un significato, che hanno disimpegnato un ruolo in tale vasto territorio. La Signorina Cecchi si è assunta il compito di rileggere tutta la relativa documentazione datiniana, in base alla quale ha potuto ricostruire una carta (si veda la tavola a p. 250 e l'appendice), che presenta 147 centri lanieri sicuramente individuati, mentre ne rimangono ancora una cinquantina da localizzare. Si tratta di un numero — ripeto — veramente impressionante, specialmente se noi teniamo conto del fatto che fino ad oggi non si conoscevano neppure 20 località; San Matteo, Salsadella, Morella si ripetevano sempre, tutt'al più, addentrandoci, si arrivava a Montalbán e, naturalmente, a Cuenca, a Teruel, ecc.

Ma il notevole non è tanto avere accertato un così alto numero di luoghi che hanno legato il loro nome alla lana circolante in una vasta zona e che, a volte, hanno cominciato a perderlo, magari allo sbarco nei porti; di questi nomi, ne sono rimasti 15-20 con la unificazione che se ne è fatta: o sotto il termine di lane di Aragona, di lane di Castiglia, tutt'al più lane di Teruel, di Cuenca, del Maestrazgo e qualche volta lane di Valenza; anzi dirò che dopo il 1420 noi troviamo quasi sempre l'impiego del nome di Valenza per tutte le lane della regione di San Matteo o di quelle finitime. Il notevole invece è di esaminare la penetrazione in questi centri e vedere se si tratta di luoghi veramente efficienti, intendendo per efficienza del luogo non tanto l'accentramento di lane, ma la validità come punto di partenza (ecco la canalizzazione dei prodotti verso il commercio, di cui ha detto Charles Verlinden). La fortuna ha voluto che si salvasse l'Archivio Datini, con tutte le lettere scritte sul posto, ma soprattutto le lettere scritte da operatori che potevano così lasciare una impronta della loro attività. Questi uomini, osservatori attentissimi, veri esponenti dell'umanesimo anche in questo campo, cominciano l'azione di studio dai porti, risalgono attraverso informatori e, poi, si dotano di elementi propri delle aziende: le filiazioni, con le quali raggiungono le località che intanto sono emerse, che si sono affermate come centri di rilievo e che diventano via via permanenti.

Leggendo poi le carte Datini noi non veniamo a conoscere soltanto l'attività svolta dalle aziende di quel « sistema », come si è voluto obiettare per minimizzare la portata di questo Archivio, peraltro mai abbastanza studiato, ma veniamo informati sull'attività di tante altre aziende e soprattutto veniamo ad apprendere che, ad esempio, quando in soli 20 mesi, da un solo centro, sono stati incanalati verso l'esportazione 20.000 fiorini di lane, questi 20.000 fiorini appartenevano alle aziende Datini in via definitiva appena per il 10 %: il resto era di fiorentini, di pisani, di genovesi, di veneziani, di milanesi e di linguadocensi.

Le aziende di grandi dimensioni avevano delle filiali in queste regioni spagnole: soprattutto a San Matteo, ma anche a Morella e, più in là, a Teruel e pure nell'interno, fino a Montalbán. Per lunghi periodi, poi, dislocavano anche altri uomini — dopo la fase dell'approvvigionamento — nei punti nevralgici della circolazione, e tra questi, di massimo interesse, è Escatrón sull'Ebro, dove affluivano lane addirittura dall'interno di quella zona. Da questo centro le lane giungevano poi per via acqua a Tortosa, dove trovavano le navi, tra le maggiori, sulle quali venivano imbarcate per la traslazione principale verso l'Italia e la Provenza. Così, per esempio, la Compagnia Datini vi preponeva un uomo fisso; potrei fare i nomi di 4 o 5 persone, ognuna delle quali aveva il compito preciso di percorrere tutta la zona. Questa persona a tale scopo destinata faceva poi leva sugli elementi locali, i quali si mettevano in contatto con quelli della periferia, creando così una organizzazione capillare meravigliosa. Gli elementi locali ed i propri si muovono, agganciano gli estimatori e con questi vanno a saggiare le lane nelle varie località, così da giustificare l'acquisto fatto sulla pecora due o tre mesi prima della tosatura, come abbiamo visto fare in Inghilterra, in Provenza e in qualche altra zona. L'acquisto sulla pecora (prova della perfetta conoscenza che questi uomini avevano della lana) era molto delicato, dal punto di vista del pagamento, perché, specialmente nei primi tempi, le popolazioni locali non avevano sufficiente fiducia nei « nostri »: ecco la necessità di un acconto, come confermano, nelle lettere, le richieste di notevoli somme per contanti (si arriva a 3.000 fiorini in una volta) allo scopo di avere pronta e conveniente la disponibilità di danaro. Pertanto solo quelle aziende dotate di tali possibilità riusciranno, specialmente nei primi tempi, ad attrarre a sé le persone e, perciò, le cose fino a quando arriveranno a convincere i fornitori della bontà e della opportunità della intermediazione bancaria, da cui promana la scrittura, la detta di banco, in

base alla quale le operazioni verranno sempre più frequentemente regolate. Più notevole è, poi, l'intervento della lettera di cambio che, ad acquisti di lana conclusi, permette il pagamento in totale, anche per importi rilevantisimi.

Le lane — ho detto — vengono comperate addirittura prima della tosa e convogliate in vari luoghi, da dove mano a mano confluiscono non sempre verso lo stesso porto o meglio porticciolo, ma anche verso altri centri intermedi, che le avvieranno al mare. Numerosi sono i porti di accentrimento: così, Vinaroz, Benicarló, Peñíscola, Oropesa, Castellón, Burrana e fino ad Almenara, cioè, nei pressi di Valenza. In tutte queste località noi vediamo arrivare le lane delle varie zone, ma prima che si pervenga alla conclusione degli affari, i dirigenti — questi studiosi dei problemi economici, e non soltanto economici — hanno ricevuto tutte le notizie, con i costi e le quantità ottenibili sulle varie e l'indicazione del prezzo della lana nel porto di imbarco. A questo proposito, sempre nell'Archivio Datini di Prato, troviamo dei quadri meravigliosi arricchiti da una indagine completa e da una accurata sintesi, come ad es. in una lettera (1) nella quale il mercante afferma che se si continuerà a praticare questi prezzi, ai quali i nostri comperano le lane (prezzi che si sono rivelati convenienti nell'ambito della produzione e della circolazione) la popolazione dedita all'allevamento, i pastori ed altri si sentiranno invogliati e finiranno, entro due anni, con il raddoppiare quasi la produzione ed anche con il migliorarla, perché finora essi l'hanno piuttosto trascurata.

Dopo quattro anni da questo giudizio di sintesi, possiamo vedere la realtà dai documenti diretti: ho già accennato che dopo 20 mesi (uno dei tanti periodi di gestione dei quali riferisco, dal marzo 1397 al dicembre 1398) noi assistiamo alla compera, fatta dalla sola agenzia datiniana di San Matteo, di 20.000 fiorini di lana, che è una somma considerevole, tanto più se teniamo presente i numerosi e cospicui ulteriori acquisti effettuati negli altri mercati dell'interno ed anche nel grande mercato di Valenza. Queste sono solo lane del Maestrazgo, con addentramenti nell'Aragona; vi è, poi, tutto il getto di lane di Castiglia, che fanno capo direttamente a Valenza,

(1) Alla Mostra che il Prof. Melis organizzò nei locali dell'Archivio Datini di Prato, per l'inaugurazione dell'Istituto internazionale di Storia economica « F. Datini », dedicandola, appunto alla « lana », furono esposte due lettere, delle quali una è riprodotta in F. MELIS, *Documenti per la Storia economica dei secoli XIII-XVI*, Firenze 1972, doc. 12, p. 164.

anche se qualche volta, quando questa città è impedita o l'altro porto di smistamento — Maiorca — è chiuso ai nostri (come nel 1400 e nel 1401), si ripiega su Iviza e addirittura su Cartagena, allorquando il re concede l'uso di quest'ultima base ai veneziani, i quali subito ne informano i fiorentini. Vediamo, così, entrare in funzione Cartagena come porto delle lane non solo della Castiglia, ma anche di quelle della zona centrale, tra il Maestrazgo e la Castiglia stessa. Sono tutti elementi, anche questi, da tenere presente e specialmente il particolare che se talvolta una disposizione, pure rigorosa, quale un decreto, una grida reale (come si chiamava allora), sembra chiudere una strada o un porto, i nostri mercanti, riescono ugualmente, con deviazioni già studiate e per le quali hanno sempre pronti ed efficienti gli elementi, a superare qualsiasi divieto. Quantitativi di lana, perciò, ingenti, questi della fine del Trecento, che sono certamente il frutto della penetrazione mercantile, degli stimoli che da essa sono venuti, fino a raggiungere l'allevamento, sempre più sollecitato da una larga, consistente richiesta che viene da lontano e che è in mano di uomini sicuri, sicuri soprattutto perché essi sono dei valenti mercanti.

Dove si dirigono queste lane? Dai porti minori che ho detto esse vengono trasferite ai porti maggiori. Fra i primi, un solo porto resiste: è il porto di Peñíscola, così ben situato, all'estremità, di una penisola, subito a sud di Benicarló, e nel quale fanno scalo anche navi di portata di 600 botti. Ma, di solito, il viaggio delle navi « alle lane » consisteva nel giro della « costiera », cioè, di quel tratto che va da Valenza a Barcellona. Le navi che vengono da Maiorca e da Minorca con il carico di quelle isole preferiscono gli scali di Peñíscola, Tortosa e qualche volta Barcellona, dove non caricano quasi mai lane. Infine, il vero e proprio viaggio, che ci porta a considerare le località di smercio. Ho già fatto cenno alla Linguadoca, che si serve di lana propria (tema, questo, che verrà affrontato più ampiamente dai Colleghi francesi), anche se per quantitativi irrisori, importandone molta dalla Provenza, dalla indicata zona dell'entroterra spagnolo e soprattutto da Maiorca, che è collegata a Perpignano dalla situazione politica. Vi è un grande mercante di Perpignano, tale Tequin che si occupa anche di questa attività: un mercante meraviglioso, che direi completo, anche armatore di navi su lunghi itinerari, come tra Collioure e Beirut, Collioure e Costantinopoli, interessandosi pure ai collegamenti con il Mare del Nord. Di Maiorca non si conoscono con precisione le località di produzione, mentre di Minorca sappiamo di Mahon, Mercadal, Alayor, Ciudadela, che

sono anche località da dove le lane partono, particolarmente da Ciudadela stessa. Si deve ricordare che le lane di Minorca sono le migliori, seguite da quelle di Maiorca e, poi, da quelle del Maestrazgo, che variano in un intervallo come da 80 a 100, mentre se poniamo il massimo valore delle lane dell'entroterra a 100, quelle di Maiorca si collocano su 120-125 e quelle di Minorca balzano a 160-170. Ho già avuto modo di dire che le lane di Minorca sono di valore quasi uguale a quelle della Brisgovia ed a quelle della Borgogna, mentre la lana provenzale (almeno nelle valutazioni delle nostre piazze più importanti, quali Milano, Venezia, Genova, Pisa e Firenze) è di qualità inferiore.

In Italia il più grande porto alla importazione di lane, in assoluto, è Porto Pisano o Livorno (che, intanto, sta nascendo) e non perché le mie fonti siano prevalentemente toscane, ma perché bisogna ricordare che Pisa non è soltanto il porto della Toscana, come si è sempre ritenuto, o almeno troppo spesso ritenuto. Pisa, ancora prima che perdesse la flotta alla Meloria, si era costituita un entroterra su tutta la Pianura Padana, che serviva, da un lato, fino ad Alessandria, percorrendo il Po da Piacenza e, poi, il Tanaro, e, dall'altro, fino a Venezia, raggiunta spesso per la via di Firenze e, quindi, Ferrara, con imbarco delle merci a Francolino (il porto di Ferrara sul Po) o attraverso il passo della Cisa, e, cioè, penetrando nel cuore della Pianura Padana. Il grande mercato di Pisa, nel quale essa si è inserita, è la Lombardia centrale, paese che chiede insistentemente lana e di qualità pregiata, oltre, naturalmente, la lana « francesca », ossia, inglese. Un'altra strada mista mare-terra, seguita da Pisa per collegarsi a Venezia, era quella che portava ai porticcioli che stanno tra Ancona e Ravenna, ove le merci venivano imbarcate su navi di minore tonnellaggio. Pisa è il porto all'importazione di maggior rilievo; seguono quello di Genova e, poi, quello di Venezia; ma i porti — come ho detto — devono essere considerati nel loro entroterra e, cioè, risalendo alle zone che da essi vengono servite. Così, per esempio, Venezia è un grande porto all'importazione delle lane; ma, almeno fino agli ultimi anni del Trecento, questa materia prima non serve che in piccola misura le industrie locali: è solo più tardi che si avranno delle grandi importazioni. Venezia smista all'interno ad opera spesso di operatori non veneziani; d'altro lato, gli stessi mercanti veneziani fanno capo alle grandi aziende fiorentine nei centri lanieri che ho ricordato. Così, le due maggiori aziende che mi è riuscito finora di vedere (e le ho viste attraverso documenti veneziani: fra l'altro, le 7000 lettere Datini scritte da

Venezia, di cui 1800 per mano di veneziani) quella di Antonio Contarini e l'altra di Francesco Corner, si servono delle grandi aziende fiorentine con le quali, naturalmente, collaborano in fatto di navi; ma spesso sono i fiorentini a portare con navi catalane, anconetane o con navi della navigazione libera le lane a Venezia: la circolazione interna, naturalmente, viene localizzata se noi prestiamo attenzione ai lanifici, ai centri lanieri.

Non starò qui a dire di tutti questi centri, poiché ne parleremo quando si tratterà della fase industriale e quindi del commercio dei relativi prodotti; ma accennerò ad un particolare, cioè, alla sensibilità e alla importanza che hanno rivestito alcuni mercati che sono stati qualche volta trascurati o per i quali una indagine del genere non si è potuta fare, per insufficienza delle fonti. Si pensi che Monza, a 12 chilometri da Milano, è uno dei mercati più considerevoli nel quadro delle lane ed è un mercato che influisce su tre porti: sul porto di Pisa, sul porto di Genova, sul porto di Venezia. Gli stessi « monciaschi » (come li chiamavano allora e come si chiamano oggi, nel dialetto, i monzesi) producevano dei panni di qualità media ed erano tra i maggiori acquirenti delle lane dette genericamente di San Matteo, pur rifornendosi qualche volta di lane di Maiorca. I loro panni venivano venduti a Venezia, a baratto di lane, e quando quegli operatori erano colà impegnati, lo facevano sempre con grande dispiegamento di forze, abbandonando le altre zone di rifornimento: così una volta leggiamo che a Genova non si vende panno di lana perché i monzesi sono andati a vendere i loro panni a Venezia. Le lane più pregiate — quelle di Minorca — raggiungono pure tutte queste località, però, il loro principale centro di impiego è Firenze. Anche a Prato sono stati fatti tentativi, e con esito molto favorevole; ma da altri documenti fiorentini ho potuto vedere che all'inizio del Quattrocento con la lana di Minorca (quella migliore, la lana scelta di Mercadal e di Alayor, dell'interno), si arriva a delle pezze del valore di 65-80 fiorini, valore che non è mai stato raggiunto se non impiegando le lane di Inghilterra. Ma si deve, inoltre, ricordare che questi panni non sono tinti con i coloranti più pregiati e, quindi, più costosi, mentre per esempio i paonazzi, che sono arrivati a 130 fiorini, comprendono in questa somma un costo di f. 22 per la sola tintura. Inoltre ho potuto constatare che il principio della differenziazione dei prezzi accessori, quelli di trasporto rispetto alla merce circolante, si applica anche in sede industriale, facendo pagare per la stessa lavorazione, dal punto di vista qualitativo, somme maggiori ai panni più ricchi, e minori ai panni meno ricchi. Così come ha

detto Gino Barbieri, vediamo che il commercio dei panni prodotti con la povera lana romagnola o con quella barbaresca offre larghi margini di profitto, tanto che noi ci accorgiamo come i costi delle varie fasi della lavorazione siano stati minori nel quadro delle lane di minor pregio. Quella di Minorca è la lana per eccellenza toscana, ma viene impiegata largamente anche in Lombardia e specialmente nei centri già ricordati, che hanno dato i prodotti più rilevanti di quella zona, cioè Milano, Bergamo e Brescia, ma anche Como.

Che cosa dire, poi, ancora della linea di diffusione di queste lane? Dovrei ricordare i lanaioli fiamminghi ed i mercanti-imprenditori toscani che operano in Fiandra i quali, quando non vedono più arrivare la lana per la via di Calais, nel 1406 e 1407, fanno prontamente leva su queste zone, dove essi hanno corrispondenti o filiazioni proprie, in modo da assicurarsi rapidi rifornimenti di lana. Ma vi è stato addirittura il tentativo da parte dei « nostri » di introdurre in Inghilterra (anche se non pare che si siano immischiati nella fase industriale, o almeno organizzativa dell'industria: quella del mercante-imprenditore) lana spagnola: nel 1404, ne sono partiti ben 500 sacchi; poi ne è stata fatta un'altra spedizione, ma all'improvviso il re è intervenuto, vietandone l'importazione e questa lana è andata altrove. Come la grande strutturazione dei noli è stata un fenomeno di portata generale al quale si dovrebbe molto spesso prestare attenzione non solo per considerare tutto il movimento mercantile, ma anche per risalire alle radici della produzione, così vi sono state delle situazioni che hanno favorito l'incanalamento di alcune lane. Per esempio, basterebbe pensare alla duplice funzione esercitata da Maiorca, quale porto di smistamento su un arco completo e quale avamposto dell'Algeria e del Marocco; ma per quest'ultimo fino ad arrivare a quello atlantico, come dimostrano gli arrivi a Maiorca di navi provenienti da Safi e da Azemmour. Si contano a decine e decine, ogni anno, le navi venute soprattutto da Alcudia (da non confondere con Alcudia dell'isola di Maiorca, che si trova a nord, ma Alcudia nei pressi di Melilla, che ora più non esiste, nel vecchio Marocco spagnolo), da Honaïne (che si chiamava in volgare Une), la cui lana è la sola che noi troviamo anche nelle valute di mercanzie di Venezia, ma con un valore di 5 in confronto a quello della lana inglese, che oscilla fra 38 e 42. Altri centri di provenienza delle navi sono Orano, Mostaganem, Cherchel, Ténès, Algeri, Djidjelli, Bougie, Bona e, infine, Tunisi. Quest'ultimo porto è l'unico in diretto contatto con quelli italiani, mentre gli altri centri africani non

comunicano con l'Italia ed è Maiorca che assolve alla funzione di accentramento. Ma accanto a Maiorca direi che ogni porto, dalla foce del Guadalquivir fino a Valenza e qualche volta un po' più su, è toccato da queste navi; a sud, specialmente sono i porti del Regno di Granada: Malaga, in primo luogo, ed Almeria. Nelle stive delle navi che compiono servizio regolare tra il Regno di Granada e Genova e Pisa (le così dette galeotte di Malaga e di Almeria) e che trasportano merci ricche, tra cui la seta, o merci mediamente ricche, fra cui lo zucchero, differenziato secondo le tre cotte, troviamo anche la lana. Ma questa viene presa a bordo come sovrappiù e quando essa arriva, ad esempio, a Maiorca — per ritornare al porto principale di confluenza dei prodotti e, quindi, delle navi barbaresche — i nostri mercanti sono ben contenti di prenderla a bordo specialmente adesso che la si può far viaggiare a soli 5 soldi per ogni 100 libbre, mentre le lane migliori costano fino a 16 soldi: ecco il nolo.

Questa lana suscita sempre l'interesse dei mercanti più che per rimpiazzare la deficienza di approvvigionamento di altre (caso piuttosto raro, che viene facilmente superato, come, ad esempio, in occasione della chiusura del porto di Pisa a danno di Firenze, la quale prontamente ripiega su tanti porti tirrenici ed anche adriatici, per ricevere carichi da Ponente) serve soprattutto a completare il repertorio. Le aziende già dalle dimensioni medie (non parlo delle grandi aziende) tengono sommamente a produrre panni di qualità variata, tanto che vediamo la stessa azienda ricorrere alla migliore lana di Lindsey o di Cirencester, alle lane barbaresche mischiate talvolta con le lane locali, specialmente la lana romagnola, che veniva, come ha detto il Collega Gino Barbieri, dalla Romagna, ma che riversava, poi, il suo nome sugli allevamenti ai piedi degli Appennini, in particolare nella Valdinievole, cioè, nella zona di Montecatini e in quella di Pistoia.

Ma non possiamo dilungarci in tutto questo mondo in movimento, in tutto questo mondo mercantile, che altre fonti — la documentazione Strozzi, Salviati, Cambini, Salutati — permettono di seguire per il Quattrocento. Penso che un aspetto forse debba richiamare l'attenzione, ed è quello dell'organizzazione attuata nei vari luoghi per risalire fino alla pecora, per andare oltre la pecora, cioè, prima ancora che sia tosata; uno studio incessante, decine di libri tenuti qua e là, un flusso continuo di informazioni che non restano mai nella cerchia aziendale, ma che si ritrasmettono a tutti gli altri, anche a coloro che sembrano non interessati, non impegnati nel nesso, diciamo così, laniero.

APPENDICE

Elenco dei centri lanieri dell'Aragona, Castiglia e Maestrazgo, emersi dalla documentazione dell'Archivio Datini di Prato alla luce delle ricerche finora condotte.

Si è ritenuto utile includere anche quei luoghi incerti o non ancora identificati, indicati, in questo elenco, in corsivo.

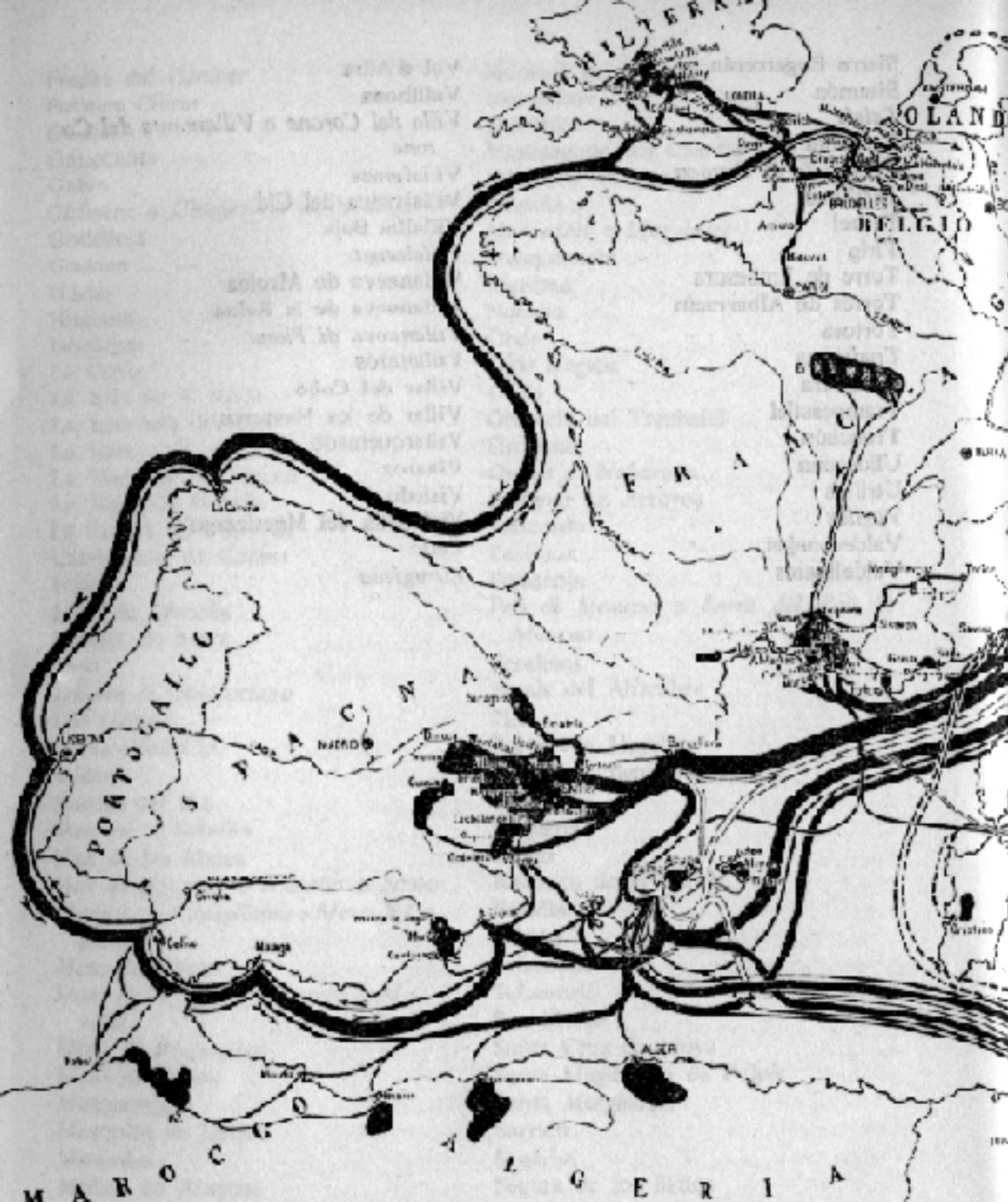
<i>Acaba o Alagaba o Dalagaba</i>	Camañas
Adzaneta	Campillo de Dueñas
Aguilar del Alfambra	<i>Canalla o Canella</i>
<i>Aguilit o Igualit</i>	Canet Lo Roig
Albarracín	Cantavieja
<i>Albesa o Albisa</i>	Castel de Cabra
Albocácer	Castel de Cabres
Alcalá de Chisvert	Castelfort
Alcañiz	Castellón de la Plana
Alcorisa	Castillejo del Romeral
Aldehuela	Castilnuevo
Aliaga	Castralvo
Allepúz	Catí
<i>Anforse</i>	Celadas
<i>Aqua Freda</i>	Cervera del Maestre
Ares del Maestre	Chert
<i>Ares di Castelforte</i>	<i>Chintalobos</i>
Armillas	Chiva de Morella
<i>Aude o Daude</i>	Cinctorres
Azuara	Corachar
Belchite	Corbalán
<i>Belledina</i>	Cosa
Benafigos	Cubla
Benasal	Cuenca
<i>Benicardone</i>	Cuevas de Vinromá
Benicarló	Culla
Benlloch	Daroca
Beteta	<i>Delbosar o Elbosar</i>
Bezas	El Campello
<i>Billato</i>	Ejulve
Bronchales	Escatrón
Cabanes	<i>Fababuscio</i>
<i>Cabestagn</i>	Fonfria
<i>Calescher</i>	Forcall
Cálig	Fortanete
<i>Caltet</i>	Fredes

Fredes dal Canicar
 Fuentes Claras
Gaches
 Gallocanta
 Galve
Ghimera o Ghimerano di Belluogo
 Godelleta
Godons
 Gúdar
 Huélamo
 Jabaloyas
 La Cenia
 La Hoz de la Vieja
 La Iglesuela del Cid
 La Jana
 La Mata de los Olmos
 La Mata de Morella
 La Puebla de Valverde
 Las Cuevas de Cañart
 Lidón
Liera de Morella
 Linares de Mora
 Liria
Lonore di Benifazzano
 Los Olmos
 Lucena del Cid
 Maicas
 Martín del Río
 Mas de la Estrella
 Mas de las Matas
Mas di Miscaler o Niscaler o Scaler
Maso de la Capagliama o Maso di Capana
Maso di Forese
Maso de lo Giovanni a preso di Morella
Maso di Rinpoglase
Maso di Zavall
Masqueroso
 Mezquita de Jarque
 Mirambel
 Molina de Aragona
 Molinos
Monissa

Monreal del Campo
 Montalbán
 Montalbo
 Monteagudo del Castillo
Moratone di Morella
 Morella
Morvederi o Morvideri
 Mosqueruela
 Muniesa
 Nabelia
 Obón
 Ojos Negros
 Onda
 Orihuela del Tremedal
 Oropesa
Ostale di Nabarone
 Palomar de Arroyos
 Pancrudo
 Pastrana
 Peñíscola
Peo di Moncao o Serra del Peo di Moncao
 Peralejos
 Peral del Alfambra
 Pina
 Portell de Morella
 Puebla de Benifasar
 Quinto
 Requena
 Rosell
 Rubielos de la Cerida
 Rudilla
 Saldón
 Salsadella
Salvasoria
 San Mateo
 Santa Cruz de Moya
 Santa Magdalena de Pulpis
Santa Margherita
 Sarrión
 Segorbe
 Segura de los Baños
Serra di Terra Dosca
 Sierra de Montsía

Sierra Engarcerán
Sisamón
Talgh
Targunta
Terminale di Daroca
Terriente
Teruel
Tirig
Torre de Embesora
Torres de Albarracín
Tortosa
Tradarens
Traiguera
Tramacastiel
Tronchón
Uldecona
Utrillas
Vaglies
Valdeconejos
Valdelinares

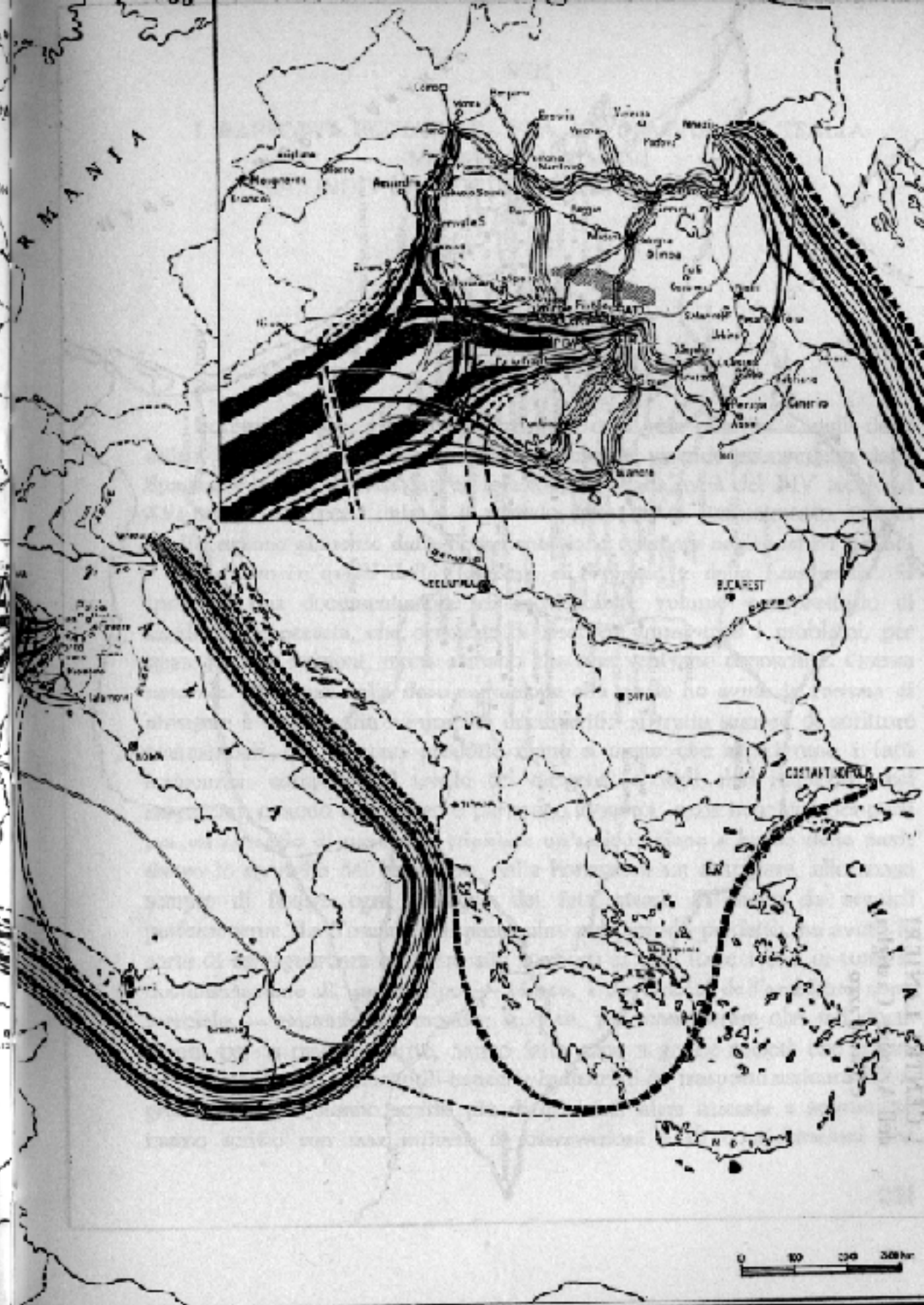
Val d'Alba
Vallibona
*Villa del Corone o Villanuova del Co-
rona*
Villafames
Villafranca del Cid
Villalba Baja
Villalunga
Villanueva de Alcolea
Villanueva de la Reina
Villanuova di Piana
Villanuros
Villar del Cobo
Villar de los Navarros
Villarquemado
Vinaroz
Visiedo
Vistabella del Maestrazgo
Zelfa
Zurugieda



LA LANA

REGIONI DI PRODUZIONE E CORRENTI DI DISTRIBUZIONE

- | | | | |
|--|---------------------------------------|--|-----------------------------------|
| | Lana inglese | | Lana barbaresca |
| | « del Massiccio (Castaagna) e dragoni | | proveniente e turcomana |
| | « di la Senna | | in Sardinia e nel Sud |
| | « della regione d'Algeria | | di "Turchia" e di Grecia |
| | | | « di Spagna (Castiglia e Aragona) |



I CENTRI LANIERI dell'Aragona, Castiglia e Maestrazgo

