

I RAPPORTI ECONOMICI FRA LA SPAGNA E L'ITALIA
NEI SECOLI XIV-XVI
SECONDO LA DOCUMENTAZIONE ITALIANA

Eccomi, adesso, a riferire sui risultati delle mie ricerche e studi degli ultimi 30 anni, i quali hanno attinenza con le vicende economiche della Spagna (e un po' di tutta la Penisola iberica), dalla metà del XIV secolo al XVI secolo, che per l'Italia è il periodo denominato Rinascimento. Questi studi traggono alimento dalla documentazione esistente negli archivi italiani e soprattutto in quelli della Toscana, di Venezia e della Lombardia. Si tratta di una documentazione di incalcolabile volume e soprattutto di incalcolabile portata, che permette di risolvere quasi tutti i problemi, per quasi tutte le Nazioni, mano a mano che esse venivano conosciute. Questa notevole efficienza della documentazione alla quale ho avuto la fortuna di attingere è dovuta alla natura dei documenti: si tratta sempre di scritture commerciali, che si sono prodotte mano a mano che accadevano i fatti economici: compilate al tavolo dei dirigenti e degli altri impiegati; nei magazzini, quando arrivavano e partivano le merci; nelle banchine dei porti per un noleggio di nave, per stipulare un'assicurazione a bordo delle navi; dietro lo sportello del banchiere, nella bottega di un drappiere, allo scopo sempre di fissare ogni dettaglio dei fatti stessi, in modo da seguirli perfettamente. La Toscana è il paese che, nel periodo predetto, ha avuto la sorte di salvaguardare e offrire allo studioso di oggi forse i 2/3 di tutta la documentazione di questo tipo — ripeto, i documenti dell'ambiente commerciale — esistente nel mondo; si deve, poi, considerare che tali documenti, per la maggior parte, hanno fatto capo a grosse società che erano, allo stesso tempo, mercantili-bancarie-industriali-di trasporto-assicuratrici-agricole, le quali hanno scritto più di qualsiasi altra azienda e soprattutto hanno scritto con una infinità di osservazioni e di considerazioni che

investivano tutti i campi: oltre quello economico — indagato nei mercati, nei porti, negli ambienti, nelle situazioni, nei mezzi, nelle merci, nei metodi, nelle prospettive operative e persino negli uomini — questi scritti considerano e trattano temi di politica, sociali, merceologici, tecnologici, artistici, religiosi e persino turistici. Tali imprese, disponendo di un grande numero di persone, hanno permesso che alcune di esse — ovviamente le più qualificate, per intelligenza, preparazione e prestigio — abbandonando la pratica degli affari, si raccogliessero nella funzione di direzione: ebbene, dirigere vuol dire *studiare* e, perciò, quelle aziende e quelle persone si dotavano di tutti gli strumenti adatti allo scopo, fra cui — preminente — lo scambio delle lettere commerciali, alcune delle quali arrivavano persino a 24 pagine dense di notizie, le più minute, le più disparate, colte e raccolte dal vero, dalla viva voce dei protagonisti o dei più informati, sempre tutte interessantissime, contenendo, magari, una lettera diretta da Venezia a Londra, i particolari su un'operazione sivigliana e una lettera diretta da Valenza a Firenze, i particolari sull'avanzata del Tamerlano, che occupa e distrugge Damasco; e tali notizie venivano ribaltate da azienda ad azienda e finivano con il diventare patrimonio comune, con grande contributo allo sviluppo della cultura, fin presso i più giovani dipendenti della società, dato che fra i loro compiti era compreso quello di ricopiare le lettere prima della partenza, insieme a quello di tenere registri contabili della più spinta analisi.

Queste grandi società, dalla prima metà del secolo XIV abbandonano il ricorso al notaio (mentre esso continua ad essere una caratteristica di Genova e Venezia, di Barcellona e Marsiglia, di Siviglia e Lisbona, ancora nel secolo XV, e oltre): tutti gli affari, quando devono concludersi con un atto scritto, vengono concordati direttamente fra le parti. Offro subito un esempio: per le assicurazioni a Genova è obbligatorio l'atto pubblico del notaio fino all'inizio del secolo XVI ed a Barcellona per quasi tutto il sec. XV; mentre in Toscana, dall'epoca sopradetta, e un po' più tardi anche a Venezia, si stipula la polizza di assicurazione, privatamente, ad opera del sensale, che collega direttamente assicuratori e assicurati; e il fatto notevole è che vi si rappresentano tutti gli elementi del contratto, mentre a Genova viene sempre taciuto il premio, che è uno dei dati più importanti per l'indagatore di oggi, ai fini di una ricerca di ordine economico. Un altro esempio clamoroso di abbandono del notaio da parte dei fiorentini e toscani in genere lo si coglie studiando nell'Archivo de Protocolos de Sevilla, dove

nelle decine di migliaia di atti successivi al 1492 mercanti fiorentini e lucchesi non figurano quasi mai presenti in quella zona e nell'America; mentre documenti commerciali che io ebbi la fortuna di ritrovare a Firenze circa 20 anni fa e di cui detti la prima notizia sommaria nel 1952, a Saragozza, al Congresso di Storia della Corona di Aragona, rivelano una presenza in quei paesi di numerose società, e tutte di grandi dimensioni; documenti che, fra l'altro, diffondevano nel mondo le notizie sull'avanzata di Pizarro e Almagro e tanti altri particolari sulle scoperte e sulle conquiste ad opera della Spagna; tali società furono largamente impegnate in America e ci hanno tramandato i conti più antichi riguardanti il trasporto delle merci e delle persone tra Siviglia e la Nuova España, Santo Domingo, Nombre de Dios, ecc.; meravigliose sono le attestazioni delle prime assicurazioni nei trasporti atlantici, con i sinistri accaduti in conseguenza delle tempeste e della pirateria.

Nell'epoca, non esistevano delle vere e proprie scuole ed erano queste società che formavano i giovani, fino a farli divenire dei grandi dirigenti, i quali sottoponevano anche la umile materia economica ad un attento studio, ad una vera e propria indagine ed elaborazione scientifica: sono, infatti, essi che creano tutte le istituzioni assolutamente moderne in ogni ramo della vita economica; come hanno rivelato per la prima volta — e non potevano essere diversamente — i documenti che le stesse società hanno compilato. Non potevamo attenderci queste rivelazioni dalle fonti alle quali la storia economica ha fatto finora ricorso, dato che gli altri Paesi non dispongono di documenti commerciali, se non in quantitativi irrisonanti: ne abbiamo una bella collana a Valladolid, dell'Archivio di Simón Ruiz il quale, però, riguarda gli ultimi decenni del sec. XVI; altra raccolta, ma essa pure del sec. XVI, è quella dell'Archivio dei Fugger, ad Augusta.

La Spagna è bensì uno dei Paesi del mondo più ricco di archivi — e qui mi piace di manifestare un caldo elogio al corpo degli Archivistici spagnoli che li curano in maniera esemplare — ma essi concernono soltanto documenti ufficiali — leggi ed altre disposizioni del potere pubblico — e atti notarili o scritture di enti pubblici, come quelli che si redigevano alla partenza delle navi, come quelli delle leude (*le leude*); proprio a Barcellona, sono meravigliose le serie dei « protocolos » dei notai ed a Palma quelle dei registri pubblici (che sta studiando il nostro Amico F. Sevillano). Ma gli atti legislativi e la documentazione pubblica in genere non offrono dettagli, non presentano la spontaneità e la completezza delle scritture commerciali,

le quali, infatti — ripeto —, sono state compilate proprio per conoscere la verità ed il dettaglio, in modo che lo studio venisse approfondito e portasse a risultati sicuri, con i quali soltanto si sarebbe potuta indirizzare l'attività futura della società, in maniera opportuna ed esauriente.

Ed è per questa ragione che io, cari Studiosi dei problemi spagnoli, vengo a riferirvi, a rappresentarvi le possibilità di studio che sono offerte da questa eccezionale documentazione italiana, davvero inesauribile, dal punto di vista quantitativo e qualitativo; tanto più che essa è particolarmente efficiente per studiare la Penisola iberica in quel periodo che segna l'inizio del suo meraviglioso e incisivo sviluppo e durante il quale, appunto, gli italiani hanno lavorato fianco a fianco dei popoli iberici nella vostra e nella nostra Terra e in tante altre Terre, come in quelle che si affacciano sul Mare del Nord e in quelle che si affacciano sul Mare di Levante.

Mi sono permesso di insistere sul tipo della documentazione da me utilizzata per darvi un'idea della sua validità e delle possibilità che essa offre allo storico, proprio perché è un materiale che i dirigenti delle grandi società hanno formato via via per loro stessi, allo scopo di studiare e di poter operare con cognizione di causa.

I colleghi e gli amici che mi conoscono pensano subito ai documenti dell'Archivio Datini di Prato, dove io ho trascorso 10 anni di lavoro, ed i quali non hanno l'eguale, perché comprendono 153.000 lettere e 600 registri contabili, prodottisi in un tratto di tempo limitato fra il 1365 e il 1412, ma che permettono di spaziare antecedentemente e susseguentemente, coprendo un intervallo di almeno 80 anni, proprio all'inizio del Rinascimento. In questa documentazione, la porzione riflettente la Spagna è notevolissima: essa è presente con 90 città, sulle 270 dalle quali sono pervenute le lettere, che raggiungono il numero di 23.000, oltre 5.000 lettere di cambio, lettere di vettura ed estratti-conto; dei registri contabili, ben 110 sono stati compilati tra Barcellona, Valenza e Maiorca; in più, vi sono dei fascicoli tenuti in piccole località dell'interno, fra cui San Matteo e Salsadella nel Maestrazgo. Ma, dato il carattere della corrispondenza commerciale di allora — che spaziava dappertutto e ripeteva notizie di qualsiasi luogo e argomento —, si può bene dire che la Spagna è contemplata in tutte le 153.000 lettere.

Per la stessa epoca, ho studiato altre lettere e libri contabili appartenenti alle società dei del Bene di Firenze e di Venezia; seguono, poi, delle collane di copialettere e altri gruppi di lettere sciolte degli Archivi di

Firenze e di Pisa che raggiungono un totale di almeno 50.000 unità e con i quali testi si coprono interamente i secoli XV-XVI.

Sono tutti documenti sconosciuti, alcuni dei quali ho però già utilizzato in articoli e conferenze e mi piace di ricordarli: le lettere e i libri contabili delle società Salviati (l'Archivio, oggi, si trova a Pisa), che formano 3.000 registri per il periodo anzidetto e che fanno conoscere le attività degli spagnoli, con scritture tenute a Barcellona, Firenze, Pisa, Londra, Bruges, Anversa e Costantinopoli; e soprattutto Lione, nel periodo aureo delle sue fiere, le quali si collegano con quelle della Castiglia.

Libri contabili, ancora, e numerose lettere in originale degli Strozzi, dove vi è la documentazione più importante sulla Spagna a partire dal 1490, con lettere scritte in tutti i centri più rilevanti della Penisola, compresa — dato il periodo — la Castiglia, fra cui Valladolid, Medina del Campo, e giù scendendo poi in Andalusia, dove possiamo studiare a fondo le piazze di Siviglia, Granada, Malaga: ripeto, tutta la Spagna. Simpatiche le parole che un impiegato degli Strozzi, in trasferimento da Lione a Siviglia, scrive, manifestandoci le sue impressioni su Valladolid e facendo il confronto con i luoghi e le persone della Francia: « Per fino a qui mi contento assai del paese e di tutto: e chi dice che in Ispagna si muore di fame, dite che e' non lo sa bene. E se mi riuscirà così Sibilìa — come fa Valliadolitti —, che dichono è più assai, sono contento vi tenghiate Lione Qua, almancho, stimono e riveschono tutti! » (siamo nell'anno 1532).

Nessun'altra documentazione consente di studiare meglio i rapporti con il Nuovo Mondo e la funzione delle varie città iberiche; e tutto ciò sempre con rigorose indicazioni quantitative, che stanno alla base degli studi di storia economica.

Altre impressioni, per la fine del secolo XIV, riguardano Barcellona. Scrive un mercante fiorentino: « E anche del chorpo della città mi chonteto che per buona fe' di quante terre io vidi mai — che n'ò vedute assai — del tanto mai ne vidi nessuna che tanto mi piacesse e àci molto popolo piena come uovo e buon'a(i)re e asa' raxonevoli chose per la vita ... » (siamo nel 1407).

Per lo stesso periodo coperto dai documenti Strozzi, abbiamo le serie delle società dei Martelli, dei Capponi, dei Ginori, dei Guicciardini, dei Gondi e tante altre; ed, inoltre, i libri dei Medici, tanto quelli dell'Archivio di Firenze, che concernono l'intervallo dalla fine del secolo XIV alla metà

del XVI, come quelli conservati ad Harvard, che alcuni anni fa feci fotografare e che, con i miei allievi, sto studiando, specialmente per la parte industriale.

Il secolo XV è pure ricco di documentazione e riprendo a considerarlo adesso, per ricordarvi i libri delle società Cambini di Firenze, che erano particolarmente legate alla Spagna mediterranea, all'Andalusia ed al Portogallo (a proposito di quest'ultima Nazione, i documenti Cambini sono assolutamente rivelatori, in tutta la fase della preparazione dei viaggi verso Oriente).

A Venezia non abbiamo documenti di grandi società, né riuniti, appunto, attorno alle società: vi sono lettere e documenti della navigazione (fra cui le polizze di carico e le polizze di assicurazione) e una decina di libri di conto del secolo XV, molto utili e che servono benissimo anch'essi alla causa della conoscenza della Spagna.

I documenti della Lombardia sono toscani e consistono nei libri dei conti delle grandi società dei Borromei, originari di Pisa. Si tratta di registri che vanno dal 1420 al 1480, tenuti a Barcellona, Milano, Bruges e Londra.

Abbiamo persino dei registri compilati a Ginevra, nel periodo aureo delle sue fiere — dal 1420 al 1460 — che rappresentano un notevole osservatorio, in quell'epoca in cui rinascono le fiere delle città dell'interno; ad esse seguiranno, poi, le fiere di Lione, la cui documentazione — l'ho già menzionata — è semplicemente strabocchevole a Firenze e a Pisa, consistendo in almeno 400 registri di diverse società e 10.000 lettere, mentre negli Archivi di Lione non esiste un solo registro contabile, né una lettera commerciale, ma appena pochissime lettere di cambio. Tali fiere si possono studiare pure attraverso i documenti dell'Archivio Ruiz, ma quando ormai esse sono in decadenza, cioè, dopo il 1570.

Un materiale enorme come questo fa pensare a possibilità di ricostruzioni storiche estesissime, ed è così: ma, appunto, data la vastità di elementi e di argomenti, io mi limiterò ad esporre ora i caposaldi salienti della ricostruzione alla quale tutta questa documentazione può dar luogo, con particolare riferimento alla Spagna.

Il primo argomento al quale mi dedicherò è quello dei soggetti applicatisi nelle azioni economiche, ossia, quegli organismi che dalla combinazione di persone e di ricchezza formano le aziende.

Si sono avuti tipi differenti di aziende, che noi dobbiamo conoscere per comprendere le capacità operative e le funzioni cui hanno adempiuto.

Le imprese della Spagna mediterranea, essendo prevalentemente imprese di città marittime, hanno rivestito i caratteri di quelle delle città marittime italiane, comprese le due maggiori, Genova e Venezia, cioè, un dispiegamento di aziende bensì numerosissime, ma tutte di piccole dimensioni. Nell'entroterra italiano si avevano, invece, le concentrazioni in grandi società, che hanno annoverato persino 70 persone e le quali, almeno dalla metà del secolo XIV, hanno esercitato una funzione generale di coordinamento delle imprese medie e piccole, connazionali e forestiere, alle quali hanno offerto i frutti della loro valida azione di direzione e di studio.

Nelle città di mare si operava con quell'impeto con il quale si dovevano affrontare i rischi del mare, magari frazionandoli in piccole quote; nelle città dell'entroterra l'azione era più meditata, ma anche più estesa, per la quale ragione, appunto, si riunivano più forze personali e reali. Come a Venezia ed a Genova, pure in Catalogna le grandi società appariranno solo nella seconda metà del secolo XV; maggiori espressioni si avranno a Genova nei secoli XVI e XVII, come avvenne in Castiglia, cioè nelle regioni di più recente sviluppo, ma di grandi ed originali conquiste.

Lo strumento essenziale per l'affermazione, soprattutto fuori dal proprio paese, è stato quello della rete informativa — e, perciò, dello studio — che potevano possedere soltanto le società più grandi.

Questa circostanza è rivelata da grandiose visioni, come attesta la documentazione di numerose società del genere e le quali ci lasciano sbalorditi. Ad esempio, nel 1397, una delle tante incursioni dei turchi nella Penisola balcanica taglia in due la Grecia, arrivando ad occupare l'importante scalo di Modone nel Mare Ionico: e Venezia non potrà disporre dei rifornimenti abituali di grana di Corinto e Patrasso, che venivano spediti da tale porto ed i quali servivano alla città per le sue industrie della lana e della seta e per riesportarle. La società Datini di Firenze, che ha prontamente appreso la notizia, invia un « fante » proprio a Barcellona, affinché venga predisposta una cospicua fornitura di grana, facendo capo a Venezia, per il prodotto veneziano e per quello che vi affluiva dalla regione di Murcia, e a Maiorca, che era il mercato più avanzato delle grane barbaresche provenienti soprattutto dall'Algeria, da Canastel. Allo scopo, viene costituita una associazione a tre — fra la Compagnia Datini, il drappiere fiorentino Cresci e il mercante fiorentino Gaddi di Venezia — mettendo insieme quasi 5.000 fiorini ed inoltrando in poco tempo la grana a Pisa, con navi catalane e, poi, via fiume e terra, a Venezia.

Tutti i fattori che possono influenzare le quotazioni di mercato vengono indagati e tenuti presenti, per formulare solide previsioni; per esempio, il grano disponibile nei magazzini toscani aumenterà di valore, per il concorso di grandi avvenimenti: la guerra fra Spagna e Portogallo, che impedirà le esportazioni da queste due Nazioni, e il fermo delle vendite in Turchia e in Sicilia.

Un altro episodio di questa straordinaria sensibilità di mercati — sensibilità dovuta essenzialmente alle informazioni che circolano abbondantemente da luogo a luogo, sollecitate e sostenute dalle grandi società — la vediamo manifestarsi nei rapporti fra Bruges e Barcellona: in quel porto fiammingo è annunciato l'arrivo di molte navi germaniche (che vengono dal Baltico) e di riflesso nell'emporio catalano aumentano i prezzi dello zafferano e delle spezie; un'altra volta, la cognizione che a Bruges è imminente il ritorno di quelle navi, lascia immutata la quotazione dello zafferano a Barcellona, malgrado l'abbondanza che se ne ha sulla piazza. In tutti questi casi, siamo alla fine del secolo XIV.

Ogni mercato viene raffigurato in tutti i suoi particolari e caratteri: e, così, relativamente al fabbisogno locale e a quello di altri paesi, cui esso può soddisfare. Mi riferisco alla cosiddetta « frutta », che è una delle merci molto rilevanti nelle già rilevanti correnti di esportazione spagnole nel Mare del Nord. Si tratta di fichi secchi (chiamati *raime*) ed uva sultanina, che trovavano imbarco ad Alicante (venivano prodotti soprattutto a Polop, nell'interno di Altea, e a Morayra, presso il Capo La Nao) e più abbondantemente della zona di Malaga. Una società fiorentina di Bruges ne precisa il fabbisogno annuo per la città e dintorni in 500 quintali e aggiunge che ne vengono importanti almeno 3.000, perché in quel porto arrivano molti mercanti che esportano la frutta assai lontano, alludendo ai mercanti germanici e, quindi, alla funzione disimpegnata da Bruges nel sistema economico di allora, nella quale tutta la Penisola iberica riveste un ruolo notevole, in connessione con l'opera degli italiani. Di ciò parlerò fra poco.

Vengono giudicati molto felicemente i rapporti di insieme tra Spagna e Fiandre (e, quindi, tutti i mari settentrionali), scrivendo la società Mannini, da Bruges a Barcellona, che « questa terra » (cioè, la Fiandra) si incontra (si combina, si inquadra) benissimo con quelle (cioè, Barcellona e Valenza), e cioè perché la Spagna offre a mezza strada molti dei prodotti che una volta venivano dal Levante (ad esempio, zafferano, zucchero, frutta) e molti

altri, in cui essa si rivela produttrice originale, come il riso, le mandorle, ecc.

Quando, nel 1407, si verifica il blocco delle lane a Calais, i mercanti fiorentini delle Fiandre riusciranno ad imporre ai drappieri locali, le lane di Minorca, Maiorca e San Matteo, le quali erano eccellenti, ma non pregiate come quelle inglesi, che i fiamminghi suolevano lavorare. E così, in quell'anno, centinaia di panni saranno ricavati dalle lane spagnole ed i mercanti-imprenditori fiorentini, assieme ad alcuni mercanti catalani, li esporteranno nel Mediterraneo.

I rapporti commerciali fra la Penisola iberica ed il Mare del Nord, estremamente disinvolti e molto intensi, nei quali i soggetti italiani sono strettamente collegati a quelli iberici, rappresentano una superficie apprezzabilissima di mercato comune, nel quale rientra tutta l'Italia, di cui una parte è aragonese — e questo è ovvio — e l'altra è quella dominata dalla Toscana, Lombardia, Genova e Venezia.

Con le cognizioni che questi documenti ci apportano in fatto di funzioni delle varie città e regioni, apprendiamo subito in qual modo questo sistema unificato veniva ulteriormente ampliato, se non in maniera tanto perfetta come si verificava per le tre zone adesso menzionate, da una buona porzione della Linguadoca e della Provenza, della Borgogna, della Champagne e di Parigi, se non altro per lo scorrimento delle merci nelle vie terrestri tra Spagna e Fiandra e fra Italia e Fiandra, nel quale, dal secolo XV, saranno ammesse anche le merci povere.

Considerando, poi, la plurima funzione di Bruges, l'ampliamento di tale area si fa cospicuo: almeno sino a metà del secolo XV, l'Inghilterra gravita su Bruges, nel senso operativo: tanto è vero che per le grandi società italiane la sede di Bruges era la principale e quella di Londra una filiazione. Ma l'aspetto più rilevante della funzione del porto e mercato di Bruges era quello di nesso economico tra i popoli germanici ed i popoli romanici, secondo quanto rivelò la formidabile intuizione di H. Pirenne, e che la copiosissima documentazione italiana (fra cui tremila lettere e sei libri di conto scritti a Bruges) mi ha permesso di dimostrare nel suo pieno fondamento, nella sua possente validità; in tale funzione disimpegnava un ruolo principale la grande spinta iberica affiancata dagli apporti di capitale, di tecniche e soprattutto di studio degli operatori italiani.

Dall'Italia, e precisamente facendo perno su Venezia, si aveva una estensione dell'area verso il Levante ed ancora con un forte contributo dei

mercanti toscani, i quali precisano che le loro società di Venezia avevano per obiettivo il rifornimento dell'Occidente e di Genova e, sottolineano, della Catalogna (lettera del 1386). Il Levante stava, però, divenendo già in quell'epoca (soprattutto Beirut e Damasco), un terreno di penetrazione catalana sempre più consistente e con una certa autonomia, arrivando persino a realizzare rapporti diretti con Bruges, con le proprie navi, che la raggiungevano senza salire a toccare i suoi porti di armamento.

Questa aggregazione di spazi economici è dovuta, almeno inizialmente, alla funzione che hanno disimpegnato alcuni consistenti complessi di società in una piazza e da essa irradiandosi: l'esempio più eloquente ci viene dalla saldatura Iberia-Fiandra, sviluppata nelle fasi iniziali dai mercanti che dominavano a Bruges, i quali, fra l'altro, hanno provocato l'apertura della via di Gibilterra, su cui, dopo i navigli genovesi e veneziani, si riverseranno quelli baschi e catalani e, poi, quelli andalusi, e stabilendosi, quindi, dei mercanti nelle Fiandre, con colonie che già alla fine del secolo XIV erano rilevanti.

Lo stesso accadeva di Ginevra, con le sue fiere dominate dai fiorentini e poi, dai genovesi, le quali si riconnettono con tutta la Penisola iberica, dove stanno prendendo sempre più rilievo le zone interne della Castiglia e, a sud, dell'Andalusia; infine, a Lione, che adesso possiamo studiare in profondità e le cui fiere si sono appalesate un grande annodo mercantile — come chiarirò —, mentre si erano ritenute soltanto finanziarie.

Tale grande unità economica dell'Occidente — più vasta di quella realizzata dall'Impero romano e che ne differisce soprattutto perché questa del basso Medioevo è dovuta esclusivamente a fattori economici — resta in piedi fino a quando la funzione di Lione è vigorosa; poi, varie aree se ne distaccheranno, fra cui quelle italiane che non erano sottomesse politicamente all'Impero spagnolo, il quale, appunto, aveva assunto il ruolo cementatore e decisivo in tale unità, ma entrando in giuoco anche il fattore politico proprio delle azioni delle grandi monarchie; e, d'altronde, dalla fine del secolo XV per l'Italia si fa strada la decadenza, salvo che nella finanza genovese.

Uno dei componenti di quella prodigiosa unità economica spagnola si esprime soprattutto nella validità delle merci che il paese offriva e della ammirevole intraprendenza dei suoi numerosi uomini di affari, che si combinano da parte italiana con lo spirito organizzativo, la energia dei

capitali e l'arma dell'informazione e dello studio, in cui vedo sempre la *causa causarum* delle grandi conquiste economiche e generali dei popoli.

Dopo queste considerazioni di compendio cui mi ha portato l'esame delle validità e delle possibilità dei soggetti, andiamo a vedere come quegli italiani hanno operato in Spagna e per la Spagna (dico questo in senso implicito perché l'uomo di affari agiva pur sempre per curare i suoi interessi), risiedendo in Spagna o fuori; analogamente, come hanno stabilito la loro presenza in Italia e impostato le loro azioni i confratelli spagnoli.

Una serie di fortunate circostanze ha permesso all'Italia di collocarsi in primo piano nella rinascita economica e generale posteriore all'anno Mille: basta pensare alle posizioni che essa ha potuto ottenere subito dopo la prima crociata, negli empori del Medio-Oriente, che offrivano le merci più ricche (che erano le sole idonee a circolare, dato il forte aggravio del costo di trasporto) e, parallelamente, alla sua ubicazione nel cuore del Mediterraneo, dove si svolgevano le correnti maggiori di tali beni, in vista anche dell'incontro, dello scambio con il bene ricco che offriva l'Occidente, cioè, il panno di lana della Fiandra e del Brabante. La Spagna doveva ancora riaprirsi alla riconquista cristiana.

Si tratta di quell'anticipo di un secolo o poco più che sta a vantaggio dell'Italia, in molte delle manifestazioni della vita, comprese quelle artistiche. D'altronde, l'Italia sarà il primo paese a decadere, quando, invece, la Spagna e altre nazioni si troveranno tuttavia in piena floridezza ed avranno ancora molte opere da compiere.

Gli uomini di affari italiani, soprattutto i genovesi e i pisani (i veneziani verranno dopo), sono i primi stranieri a stabilirsi in Catalogna, nelle Baleari ed a Valenza, scendendo, poi, a sud mano a mano che si compiva la riconquista cristiana e li troviamo in Andalusia almeno dal 1260. Sono popolazioni delle città marittime dagli impegni essenzialmente mercantili; e, secondo il già ricordato costume di tali città, essi si presentano con piccole imprese individuali o formate da poche persone e si mantengono il contatto con quelle dei fratelli o dei genitori residenti nella madre patria.

Ma la concentrazione delle loro azioni e, quindi, delle loro sedi, rimane il grande triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca.

Poiché la marina di questi luoghi si sviluppa rapidamente, imponendosi subito nell'Italia e nel Levante, ecco gli stanziamenti catalani a Genova e a Pisa (a Venezia saranno sempre moderati e molto più tardi), oltre che in

Levante. Ma, intanto, gli italiani avevano conosciuto un'altra popolazione spagnola, i marinai baschi, che incontravano nel porto di Bruges, dove già avevano posto la loro sede importanti società delle città interne italiane, le quali avevano superato i sistemi fieristici della Champagne, per raggiungere direttamente i centri drappieri fiamminghi e brabantoni, il flusso delle lane dell'Inghilterra e le correnti provenienti dal Baltico. Queste ultime si erano fatte evidenti, appunto perché Bruges progrediva ed esprimeva nel Mare del Nord un felice compendio di merci e di azioni risalenti dal mare meridionale, più prospero e più vigoroso.

Il naviglio basco, la prima grande marina atlantica che si sia collaudata su lunghi itinerari, dai suoi porti di armamento fino a Bruges, ha dato lo spunto — a mio modo di vedere — alla instaurazione della via totalmente marittima dal Mare del Nord al Mediterraneo, anche se i primi assaggi sono dovuti ai genovesi e ai veneziani. Tale marina aveva cominciato a servire a Bruges gli interessi mercantili delle società senesi, lucchesi, fiorentine e lombarde, per viaggi locali, soprattutto con l'Inghilterra, ma anche per il doppio viaggio verso le sue basi originarie, portandovi panni e traendone ferro, come era stato all'inizio (dal secolo XII); quel modo che, esteso all'Inghilterra, ritroviamo ancora a metà del secolo XV, quando le correnti si sono molto ingrossate, sia perché al binomio ferro-panni si sono aggiunte altre merci, sia perché si sono inserite delle navi fiamminghe, olandesi, inglesi, italiane e persino brettoni. Forse anche una nave portoghese, se tale nazionalità è da attribuire al famoso mercante Lem, che era armatore ed il quale sovrintendeva a numerose operazioni commerciali tra le Fiandre e la Vizcaya e il Portogallo; il Verlinden lo definisce fiammingo; ma in un libro di conti del 1476, della Società Martelli, egli è detto portoghese. E, d'altronde, i portoghesi non erano estranei ad operazioni in combinazione con i baschi, avendone utilizzato e continuando ad utilizzarne la flotta, in maniera considerevole in tutto il secolo XIV e per grande parte del successivo.

Come i mercanti italiani in Spagna, originari di città marittime, non si addentrano, se non a Siviglia, così quelli catalani in Italia rimangono nelle città portuali, ad eccezione dell'entroterra di Pisa, forse perché meno impervio di quello genovese: ho avuto il piacere di trovarli a Lucca e a Firenze dalla prima metà del secolo XIV e molto numerosi nella seconda metà, quando cominciamo a vederli anche a Venezia e ad Ancona, i cui porti erano praticati dalle loro navi (ad Ancona, più precisamente, si

trattava di navi catalane, ma noleggiate totalmente o quasi dalle società fiorentine, come faceva Andrea de' Pazzi — rientrando nel sistema delle società Medici — tra il 1395 e il 1415, che si serviva di varie navi, fra cui quella di Francesco Patti di San Feliú).

Dal secolo XIV ha inizio la penetrazione di mercanti delle città italiane interne, i quali, come i loro predecessori genovesi e pisani, concentrano l'attenzione nel predetto triangolo Barcellona-Valenza-Maiorca, scendendo lungo la costa. Ma essi operano in maniera differente. Anzitutto, notiamo che i nuclei aziendali che vi impiantano sono filiali di grandi società, con impiego di capitali notevoli e dalle tecniche più progredite; poi quando, dalla fine dello stesso secolo, viene costituito il sistema di imprese, si tratta di società autonome, ma collegate fra loro e con filiazioni nello stesso territorio. L'esempio di un sistema del genere, seppure di dimensioni medie, è quello che Francesco Datini, costituisce in Catalogna, con sede in Barcellona e due filiali a Valenza e a Maiorca. Ne riparlerò tra breve, dato che questo insieme è molto significativo, soprattutto perchè è possibile studiarlo a fondo.

Non sono molte, queste imprese; ma esse comprendono numerose persone, capeggiate da un direttore, il quale non lavora nella pratica degli affari, ma si dedica essenzialmente e intensamente allo studio, che — mi piace ripeterlo — è lo strumento più efficace per le maggiori affermazioni.

Un ulteriore elemento differenzia tali imprese da quelle derivate da città marittime: esse penetrano all'interno e lo fanno con metodo rigoroso di indagine e di assoggettamento economico delle varie zone circostanti, a seconda delle produzioni reperibili, a seconda dei problemi di collocamento dei loro prodotti e anche per le necessità delle comunicazioni.

Ad esempio, la filiale valenciana del Datini ha costituito addirittura una agenzia nel Maestrazgo, a S. Matteo, la quale con altro personale si irradia in tutta quella regione, risalendo in Castiglia e in Aragona, operando, insomma, nel poligono Valenza-Tortosa-Saragozza-Molina-Castillejo del Romeral-Cuenca-Requena; avvalendosi di altre persone, che disloca specialmente a Alcañiz, a Teruel ed a Cuenca. Questo territorio viene tutto penetrato e studiato accuratamente, come ci dicono sia alcune migliaia di lettere scritte proprio da una ventina di tali *pueblos*, e da decine di migliaia di tante altre località vicine e lontane, sia la contabilità apposita svolta in S. Matteo. Ebbene, grazie alla precisione e dettaglio di quella documentazione, ho potuto riconoscere 160 centri lanieri, tutti caratterizzati per qualità e

quantità di produzione, per prezzi della lana e per costi di trasporto fino ai relativi porti di imbarco, che sono tutti quelli compresi fra Tortosa e Valenza, in essi spiccando Peñíscola, la quale sono in grado di definire il maggiore porto mediterraneo all'esportazione della lana; veniamo, poi, a conoscere l'organizzazione della tosa delle pecore e l'organizzazione dei mercati, con fiere; i numerosi mercanti locali, molti dei quali agivano da commissionari, ed i mercanti forestieri, che però erano pochi. E quando si ingrossava il getto delle esportazioni che defluiva attraverso l'Ebro, da Escatrón, si mandavano gli uomini in questo porto fluviale, per presiedere ai servizi, in connessione con i rappresentanti fissi di Tortosa.

Poiché la zona era importante anche per le pelli e per lo zafferano, pure queste merci rientravano in simile minuziosa azione.

Un altro esempio è quello offertoci dalla « regione della grana », per la quale la stessa filiale valenciana del Datini predisponeva, con suoi corrispondenti — sempre fiorentini — di Alicante e di Murcia, tutto quanto era necessario per la migliore riuscita della raccolta, elaborazione e commercio di questa preziosa sostanza tintoria, distinguendo, nell'insieme, il tipo valenciano da quello di Murcia e, nei particolari, quelli delle località minori, ma molto affermate.

Dall'accurato studio che facevano quegli uomini e di cui ci sono rimaste le testimonianze, scaturiscono così gli elementi doviziosi e decisivi per i nostri studi, che possiamo estendere a tutte le regioni, a tutte le merci e a tutti i servizi, nel progressivo svolgimento di una penetrazione del genere. Così, la regione delle « semenze » — il nome che si dava al complesso di riso, anice e comico —, delle mandorle e dell'olio, provenienti dai numerosi terreni che culminano ad est nel Capo La Nao.

Per la lana delle Isole, è egualmente permessa un'indagine esauriente: interessantissima l'organizzazione incentrata su Palma, che riguarda la stessa Isola, con quelle di Minorca e Iviza, dove spesso venivano inviati dei « massips » per spostarsi da Ciudadela a Alayor, da Mercadal a Mahón, da Iviza a San Antonio, presenziando la tosa e preparando gli imbarchi. E non sfuggiva Formentera, per il sale.

Quando nei luoghi stessi — dei territori metropolitano e isolani — prende piede l'industria laniera, noi possiamo ragguagliarci anche su questo particolare ed io mi sento di affermare che quelle popolazioni sono riuscite e realizzare dei prodotti molto validi per il mercato; panni, non eccellenti, ma buonissimi, relativamente al basso costo al quale venivano offerti e con

il quale potevano presentarsi in modo accessibile anche su mercati lontani, in virtù del progredito sistema mercantile e di quello dei trasporti, in cui catalani e italiani apportavano vicendevolmente i frutti della loro straordinaria capacità. Sono in grado di aggiungere altri due particolari: primo, che le qualità esportate nell'Italia meridionale, in Dalmazia e in Levante sono apprezzabili con lotti persino di 1.500 panni affidati ad una sola nave; secondo, che i fiorentini hanno agito da mercanti-imprenditori, come facevano a Genova e in Fiandra.

Un altro episodio molto espressivo di questa penetrazione ci viene dal sud, dal territorio ancora moresco: cioè, da Malaga, già praticata dai genovesi, che vi avevano ottenuto il monopolio della « frutta », nel quale vengono, poi, ammessi anche i fiorentini, d'accordo con i genovesi. Sono proprio le aziende fiorentine, gli Alberti, che da Bruges vi stanziavano una filiale e la persona prepostavi apre una luce ineguagliabile sulla città e su tutto il suo retroterra, attraverso le lettere che indirizza in più parti. Le conseguenze operative ci vengono manifestate dai rilevanti carichi dei servizi delle navi locali — la « galea di Malaga » e la « galea di Almeria » — le quali, con notevole regolarità, portano a Genova e a Pisa i prodotti costituenti una novità per quella ubicazione occidentale, la seta, lo zucchero e l'uva passa; oltre alla grana e allo zafferano. In più, trasportano beni dell'antistante Barberia (di cui Malaga è uno dei porti avanzati nel continente europeo) e di quelli pervenuti da Siviglia e Lisbona ed anche dal Mare del Nord.

Sempre rimanendo nella parte finale del secolo XIV, siamo entrati nel successivo.

Si potrebbe parlare di tutto ciò, non per ore, ma per giorni, data la strabocchevole documentazione in nostro possesso; ma io mi limito a esporre episodi ed elementi colti qua e là, che mi sembra presentino maggiore interesse.

Riferendomi ancora ai metodi degli organismi impegnati in queste attività, ricorderò l'espedito della *accomandita* — che sino al 1530 non è una società, ma una « commenda di terra », un'associazione in partecipazione — la quale in un primo tempo si chiamava semplicemente « incetta » e la troviamo frequentemente dopo la legge del 1408 emessa dal tribunale di Firenze, che permise la salvaguardia degli interessi degli accomandanti.

Dall'esame dei registri dell'Archivio di Firenze, noi accertiamo, per lo spazio di due secoli, quali società fiorentine operavano in Spagna e come

ampliavano la cerchia degli affari loro, in connessione con altre società fiorentine che stavano a Firenze o altrove. Si potevano avere anche due accomandanti o più che gravitavano su un solo accomandatario *in loco*: esempi significativi, a seconda dell'epoca, sono quelli di metà secolo XV, sul triangolo Firenze-Siviglia-Lisbona; nel secolo seguente, i triangoli Firenze-Lione-Valenza, Firenze-Lione-Siviglia, Firenze-Lione-Castiglia e, in ispecie, su Valladolid e Medina. Poiché, nello stesso secolo, in Castiglia vi erano, comparativamente a Siviglia, poche, ma grandi società, su di essa venivano accentrate numerose accomandite, chiamando in giuoco le più potenti società che Firenze aveva in città ed a Lione.

I veneziani non concepivano la commenda di terra — mentre la commenda marittima, al pari dei genovesi e dei pisani, aveva realizzato sensibili conquiste — e preferivano la commissione, facendo capo, per la lana e la grana alle società toscane della Catalogna (sono ritornato al secolo XIV); ma effettuavano anche operazioni in proprio avvalendosi sia delle loro navi di Stato in transito per Bruges, sia di quelle più numerose, che hanno per mèta proprio Maiorca-Valenza-Barcellona (però, bisogna tenere presente che la nazionalità di una nave non è sempre quella delle operazioni commerciali di cui essa attua la circolazione: alcune volte, una nave veneziana porta l'80 % del carico per fiorentini e milanesi e qualche volta totalmente per i fiorentini).

Ancora sui metodi: chi aveva possibilità di trafficare con il denaro contante si trovava avvantaggiato. Scrive un mercante fiorentino da Valenza che « questa terra è da farci molto di bene, ma in contanti e non stare su' cambi, come fanno i genovesi », alludendo al fatto che il cambio poteva divenire uno strumento di credito e, definendo, quindi, non opportuni i pagamenti a credito. Le società fiorentine essendo di maggiori dimensioni, avevano una larga disponibilità di denaro in contanti e per di più esse se lo procuravano a mezzo della efficiente funzione del credito di esercizio — il credito modellato sulle esigenze delle singole operazioni —, che si era concretato in Toscana nella seconda metà del secolo XIV, come ho dimostrato nel passato e come, con più estesa documentazione e più accurata meditazione, dimostro nell'articolo « Orígenes de la Banca Moderna », pubblicato nella Rivista « Moneda y Crédito » in onore di Don Ramón Carande, il maestro dei banchieri, e, in particolare, dei banchieri di Carlo V. Tutte le aziende mercantili di allora erano anche bancarie e nella loro gestione — così accuratamente studiata nel suo meccanismo — vi era

sempre una giacenza di denaro che impiegavano nel credito, costituendo un giro suggestivo di reciproche azioni creditizie, quale reciproco sostegno delle azioni mercantili. E l'arma del denaro contante si affinava ulteriormente — per battere i concorrenti — con gli acquisti effettuati addirittura in anticipo: quando la lana copriva ancora la pecora, due o tre mesi prima della tosa della pecora!

Ma quando la cerchia degli affari è vasta, c'è sempre un oggetto che può costituire moneta, nel senso di poter sempre trovare una merce bene accettata dall'altra parte. Così, a Maiorca, con i panni si possono comprare lane e cuoia; a Valenza, con il guado italiano, i panni valenciani da destinare all'Italia; a Milano, con la lana di S. Matteo, i panni di Monza, che vengono collocati a Venezia; a Bruges, con le « semenze » di Valenza, i panni di Wervicq e Courtrai; così, sino all'inizio del secolo XV; ma il procedimento continua e lo troviamo ancora in uso nella parte finale del secolo medesimo: ad esempio, la società Salviati di Londra, con la grana di Valenza compra i panni; quella di Southampton, con il vino importato da Siviglia, si procura la lana.

A proposito del vino spagnolo mi sia consentita una digressione: sino al secolo XV, esso non si produceva in abbondanza e non si era affermato qualitativamente; ma sulla metà di tale periodo erompe rapidamente e comincia a conquistare i mercati del nord e anche quelli meridionali, cioè, mediterranei.

Insisto sui metodi, perché servono a chiarire le capacità operative ed a precisare quello che è stato fatto da quegli uomini d'affari, che hanno avuto il privilegio di operare in una terra così fertile qual'è la Spagna; fertile di mezzi, e fertile di uomini tanto sinceri e simpatici, come diceva quel mercante fiorentino che ci ha tramandato la bella lettera da Valladolid e come oggi constata tutto il mondo.

I mercanti delle città marittime si servivano quasi esclusivamente delle navi connazionali: gli altri ne possedevano poche, ma trovarono il modo di procurarsi la disponibilità di carico su moltissime navi, di svariate nazionalità: e, appunto, visto che il procedimento andava bene, i mercanti dell'interno non si preoccuparono di ampliare la loro flotta. Mi riferisco ai fiorentini, ai lucchesi e ai milanesi — i più importanti di questi gruppi — che da soli avevano i due terzi del carico in 50 navi genovesi di grosso tonnello, partenti dal Mare del Nord per il Mediterraneo; nel terzo

rimanente, si inserivano anche i catalani, che pure possedevano un loro naviglio.

Da questa condizione, scaturisce l'impegno che i mercanti fiorentini (ad essi mi riferirò principalmente, da qui innanzi, per questo tema) mettevano nella ricerca di noleggio parziale e totale; quest'ultima è la soluzione più considerevole, perché porterà a dei risultati semplicemente imponenti. Essi soltanto, cioè le loro grandissime società, potevano pervenire — magari unendosi a due o tre — a noleggiare interamente una nave a viaggio o a tempo; e spesso, anche convogli di tre navi: come, ad esempio, il convoglio concertato a Bruges nel 1395 dalle società Alberti e Mannini — comprendente le navi di Martín Ramón, Sancho Martín e Jaime Martín, di Bilbao e Bermeo — che opera per tre anni tra Fiandra-Inghilterra e il Mediterraneo toccando da Lisbona i principali porti iberici, atlantici e mediterranei, i principali tirrenici e i principali del Mar di Levante, compresi Alessandria, Rodi e Cipro. Su una delle tre navi è imbarcato il così detto « conduttore » che ha la supervisione dell'intero convoglio, dal punto di vista commerciale. Questi si chiama Luca del Biondo ed ha scritto lettere da Cadice, da Alicante e da altri porti maggiori e persino da Javea e Denia, come da Alessandria d'Egitto.

La cosa notevole è che quelle società si accollavano il noleggio completo di una o più navi per trasportare soltanto merci di loro proprietà: riuscendo così a sottomettere l'atto della navigazione, che è un accessorio, a quello mercantile, che è l'atto principale. Come ho dimostrato nel mio studio per le onoranze a W. Sombart, questa pratica di abbinamento nel noleggio all'atto di scambio ha portato a modificare la condizione dei costi di trasporto, i noli — che, anteriormente alla metà del secolo XIV, essendo di rigidità consentiva la circolazione solo ai beni ricchi — in quella di una pronunciata differenziazione ispirata a quel sano principio della discriminazione dei prezzi, che informa le tariffe di oggi. Questa è la più grande conquista che si sia avuta nell'economia dell'epoca, perché essa ha aperto il commercio di massa, estendendo il consumo dei beni a quasi tutte le classi sociali.

Affinché una conquista del genere divenisse di dominio pubblico, il mercante che l'aveva foggata doveva imporla agli armatori, i quali offrivano il servizio di trasporto a tutti gli altri mercanti, compresi quelli piccoli. I documenti Datini degli anni attorno al 1400 attestano eloquentemente l'incontro in tal senso fra mercanti e armatori, che avviene proprio a

Barcellona, Valenza e Maiorca, o che, per lo meno, i mercanti cercano di imporre in queste regioni, presso gli armatori catalani, baschi, andalusi, portoghesi, provenzali, fiamminghi e italiani, ecc., giacché, proprio in queste terre facevano capo le navi di tutte le nazionalità ed i loro porti erano ripetutamente frequentati.

Del resto, le flotte catalana e basca erano quelle con le quali i mercanti fiorentini avevano maggiore dimestichezza, per averle utilizzate più intensamente: tanto è vero che alcune navi basche hanno operato per loro, fra le prime, nell'allacciamento Mare del Nord-Mediterraneo e per noleggi totali a lungo termine (vi erano delle navi dal carico specializzato: la « nave degli allumi », fra la Turchia e Bruges, che ritornando prendeva il nome dal differente carico, « nave delle aringhe »); e quanto ai catalani, essi si sforzavano di dare navi sempre più grandi e sicure e pensarono di istituire un servizio regolare di Stato — ad imitazione di quello dei veneziani — proprio per destinarlo ai fiorentini e per attrarli sempre più dalla loro parte. Ciò provocava la gelosia dei genovesi e dei veneziani e viceversa ...

Che Firenze avesse grande interesse alla flotta catalana (come a quella basca) è provato da tanti episodi, fra cui riferisco quello dell'intervento dei suoi mercanti di Bruges per concorrere alla immediata ricostruzione di un elemento della flotta catalana, che era stato distrutto dalla tempesta (la nave di Piero Uliveri), mediante l'erogazione di prestiti e facilitando tutte le operazioni per comprare una nave tedesca di seicento botti (cioè, quattrocentocinquanta tonnellate di oggi) e rimetterla subito in viaggio (siamo nel 1407).

Non vi è dubbio che tra le forme di economia integrate — i così detti sistemi integrati — del Medioevo una delle espressioni più significative sia quella dei servizi disimpegnati da alcune flotte per gli altri paesi, specialmente per quelli non marittimi: gli esempi più eloquenti riguardano Firenze e, da quanto ho narrato, appare evidente che un po' tutte le marine mediterranee ed atlantiche hanno concorso in maniera decisiva allo sviluppo di quella grande potenza economica che è stata Firenze; ma soprattutto le marine catalane, basche, portoghesi e andaluse, nell'ordine di importanza per la Penisola iberica, affiancate da quelle italiane e da quelle provenzali. La marina basca sta a sé, perché essa ha costituito uno contributo specializzato, nel senso dell'accessione della flotta: invece per la flotta della Catalogna e altre flotte si è avuto un interesse fiorentino immedesimato con gli affari

economici di ogni genere, che comportavano una residenza nei luoghi. Non si può negare, però, che una delle cause di questi stanziamenti è dovuta anche alla convenienza dei mercanti fiorentini di stare vicino, anzi, di stabilirsi nei centri di armamento delle navi, dove, d'altronde, avevano preso contatto con le navi stesse ed i loro uomini; mentre i baschi erano stati conosciuti nell'offerta del servizio che facevano in Fiandra ed i rapporti con loro erano tenuti vivi nei molti porti che praticavano frequentemente, come Lisbona, Cadice, Valenza, Maiorca, in Italia e in Levante.

Essendomi introdotto nel campo della navigazione — uno dei problemi vitali della struttura, o, meglio, delle infrastrutture economiche della Spagna, e ciò specialmente nei riflessi delle relazioni con l'Italia — mi permetterò di fare alcune considerazioni di ordine generale, alla stregua della documentazione da me utilizzata.

Da essa promana anzitutto una constatazione di insieme: che le flotte catalana (da me così detta per le regioni sino al Capo La Nao), quelle di Alicante-Cartagena, di Granada (anche se è un Stato a sé sino al 1492) e del rimanente dell'Andalusia e quelle dei porti della costa cantabrica, si sono rivelate di una consistenza di gran lunga superiore a quanto appare nelle pubblicazioni finora emerse su questo argomento, che, comunque, sono poche. Parlo di consistenza assoluta e relativa: cioè, come portata totale (e, quindi, numero totale) delle navi e come capacità massima (e relativi numeri) delle navi. Tutto ciò soprattutto per il periodo 1380-1410, quando sono nella massima prosperità la marina basca e quella catalana; posso riprendere la mia osservazione — seppure non con completezza — per l'intero secolo XV, nel quale assistiamo alla grande fioritura della marina castigliana del sud.

Vi sono tanti aspetti parziali del problema della navigazione, che allora appaiono risolti brillantemente da queste « nostre » flotte: la lunghezza dei viaggi (alcune navi vanno da Beirut a Bruges), la loro regolarità (nel senso che le partenze subiscono ritardi minori e che i rischi vengono superati più facilmente) e la loro rapidità (dipendente, altresì, dalla riduzione delle attese nei porti).

A proposito delle marine iberiche, vi è da domandarsi: quando entrano nel Mediterraneo quelle atlantiche? E quando vanno nel Mare del Nord quelle mediterranee?

I baschi precedono tutti, come è facile immaginare, nel senso discendente ed io ho trovato il limite inferiore nell'anno 1335. Ho incontrato, poi,

due navi di Siviglia — di Juan Parissio e Ferando Pieri — che nel 1389 frequentavano i porti della Sicilia per trasportare grano a Pisa. Anche questo mi sembra un anno « record », che è superato soltanto da quello dei baschi e dei fiamminghi (una nave accertata in un atto notarile di assicurazione del 1348).

I portoghesi entrano nel Mediterraneo almeno nel 1391; e nel 1392 gli inglesi e i tedeschi, sempre con scali nella Penisola iberica.

I catalani entrano in Atlantico, per Bruges, dall'inizio del secolo XIV e dalla metà di esso si fanno numerosi.

Quanto alla qualità delle cose trasportate, come ho detto parlando della rivoluzione economica dei noli, si trattava di ogni tipo di merci, dalle più ricche alle più povere, i cui noli presentano una variabilità da uno a cinquecento; ciò — ripeto — dalla fine del secolo XIV.

Una prima apertura alla circolazione dei beni meno ricchi si verificò all'inizio del secolo XIV e avvenne a vantaggio delle materie prime, che, infatti, la meditazione via via affermatasi attorno ad ogni operazione aveva portato a considerarle, non in sé e per sé, ma inquadrare nel prodotto al quale avrebbero dato corpo: così, la lana e le più povere materie accessorie rappresentate dal guado o pastello e dall'allume, che furono giudicate con riferimento al panno nel quale dovevano essere incorporate. Ad esempio, ho accertato che il costo della lana a Minorca o a Maiorca si moltiplicava per 7 a panno realizzato; da cui un costo di trasporto corrispondente al 21 % del valore iniziale della lana avrebbe, invece, costituito appena il 3 % di quello definitivo del panno.

Come si vede, il problema dei costi deve essere sempre riportato all'origine dei diversi fattori che concorrono a formare il bene e seguendolo poi nelle sue vicende sino al consumo.

Questa grande conquista dell'accessibilità del trasporto marittimo a qualsiasi bene, in conseguenza — devo ripeterlo — della nuova configurazione dei relativi prezzi, si diffuse grado a grado nella viabilità interna, cominciando da quella dei fiumi e, infine, a quella terrestre. E questa estensione bisogna tenerla presente per un insieme di avvenimenti, in modo da poterceli spiegare: così, l'affermazione delle fiere di Ginevra e, poi, quelle di Lione, che sono dovute alla possibilità, nel significato economico, di circolazione di ogni merce nelle vie interne. Tali fiere non furono esclusivamente finanziarie — come si è sostenuto — ma principalmente

mercantili, secondo la dimostrazione che ci viene offerta dai documenti commerciali.

Contemplando nell'insieme le conseguenze della instaurazione del commercio di massa, ho fatto allusione agli effetti, straordinariamente benefici, verificatisi dal lato dei consumi; ma, per completare l'indagine, bisogna risalire dal lato delle produzioni: ed è evidente come un commercio vivace e florido eserciti impulsi decisivi sulle varie produzioni, anche dall'aspetto qualitativo, e proprio per i beni meno ricchi che, infatti, tale condizione ha ammesso nel giuoco degli scambi.

Vediamo qualche cosa sulla mercatura: di essa molto è conosciuto, soprattutto proprio per le sembianze esteriori, quali sono le molteplici correnti di circolazione delle merci. Il mio *excursus* si limita alle innovazioni compiutesi in questo quadro.

Quanto alle merci povere, nelle linee fondamentali osserviamo una copiosissima defluenza — che stimola sempre più le relative sorgenti produttive — delle « semenze » verso il Mare del Nord (da dove, specialmente per il riso, si assiste alla prosecuzione nell'area germanica); il riso stesso va abbondantemente in Italia — che, fino alla metà del sec. XVI, non ne conoscerà la coltura — e può risalire per le vie interne almeno sino al parallelo di Lione; cuoia e pelli si indirizzano in gran copia verso l'Italia da ogni sbocco compreso fra il Guadalquivir e il Llobregat, e in esso si inserisce il getto cospicuo proveniente dalla Barberia e che fa capo principalmente a Maiorca, e, quindi, a Valenza, Alicante, ecc. Per questi ultimi beni, lo studio del mercato di Pisa — il primo del Mediterraneo per l'importazione dei medesimi — ci convince della netta prevalenza iberica in questa sfera (dico iberica, includendovi le esportazioni, sempre di cuoia spagnole, via Lisbona) e tale constatazione non può subire l'attenuazione della circostanza della presenza a Pisa di numerosi mercanti catalani e, poi, castigliani, molto impegnati in simile commercio.

Anche l'olio, che non è molto « ricco » e tanto più, dovendo viaggiare in fusti pesanti ed ingombranti, dalla fine del sec. XIV lo vediano diffondersi, da una parte nel Mare del Nord e, di contro, a Costantinopoli e nel Medio Oriente, vincendo la concorrenza degli oli dell'Italia meridionale. È da notare che entrano in circolo anche gli oli balearici, che fanno presa in Fiandra, in Inghilterra e oltre.

Altra novità considerevole — cui ho accennato — è quella del getto di due merci essenzialmente nuove per l'Occidente: la seta (questa, molto ric-

ca e lo zucchero di Malaga, per quanto già il Mediterraneo centrale ne producesse (la seta, soprattutto nella Calabria, e lo zucchero, nella Sicilia), ma per qualità e quantità inferiori.

L'ultima novità, sempre fra quelle cospicue, è rappresentata dalla affermazione dei panni, che per il periodo 1350-1420 (mi riferisco all'ammissione di essi nel commercio internazionale), concerne le ben note città che si trovano al centro (anche se situate in riva al mare) delle grandi regioni laniere; fra di esse Maiorca raggiunge le migliori punte qualitative, con esemplari perfetti anche nella tintura, i quali ritroviamo nei magazzini di Firenze ancora all'inizio del sec. XVI. Come ho accennato, i volumi delle esportazioni di questi panni sono rilevanti e un grande ruolo viene disimpegnato dai mercanti genovesi (per il Levante e, meno, per l'Italia meridionale) e più ancora da quelli fiorentini, per l'Italia meridionale, facendo di Gaeta e Napoli i grandi empori di rifornimento della Calabria, mediante gli smistamenti marittimi; e delle regioni interne, tra gli Abruzzi e la Puglia, con smistamenti terrestri, fino a raggiungere l'Adriatico.

Mercanti catalani, fiorentini e pisani si occupano degli addentramenti in Toscana, in Umbria e nelle Marche e fanno arrivare i panni stessi persino nella pianura padana.

Della lana aragonese-balearica ho rappresentato alcuni temi; adesso aggiungo che essa ha dominato nei centri drappieri italiani più importanti fino alla metà del secolo XV. Ciò anche a Firenze, dove l'indirizzo era quello della produzione raffinata, impiegandosi principalmente lana inglese; ma la Corporazione del 1410 permise alle società di San Martino di lavorare anche la lana di Minorca, mentre prima esse non conoscevano che quella d'Inghilterra. In Toscana, il sessanta per cento delle importazioni di lana spagnola era formato da quelle provenienti dai centocinquanta centri di terraferma che ho potuto individuare (in cui vi era anche una porzione castigliana), e delle Baleari.

Per la Lombardia tale percentuale sale ad almeno settantacinque, nonostante la concorrenza delle lane che vengono dalle più vicine Provenza, Borgogna e Brisgovia; e sono le lane del Maestrazgo che prevalgono nettamente.

La Castiglia prende il sopravvento dal 1440 circa, cominciando, naturalmente, con la lana che fa capo a Cuenca e spingendosi via via sempre più a nord, nel cuore di Castiglia (di cui, tra le altre qualità, è menzionata quella di Soria e di Burgos); normalmente si adopera — come per tutti gli

altri beni e operazioni — l'aggettivo « spagnola », che rimanda a tutta la Spagna (compresa Granada), eccettuando l'Aragona e le Baleari.

Se per queste nuove lane non ho potuto conoscere molti centri di produzione, ne ho, tuttavia, appreso i valori ed ho potuto raffrontarli con tutto il repertorio, incluse le lane di Inghilterra, Francia, Germania, Portogallo, Barberia, Turchia e Italia. Dirò soltanto che le lane spagnole hanno assunto un pregio come quelle di Minorca, che sono state le migliori, dopo le lane inglesi, coprendo il sessanta-settantacinque per cento del valore di queste ultime.

L'ottima qualità della lana castigliana e la sua abbondanza, come l'iniziativa e l'intraprendenza dei mercanti, che intanto si erano affermati nella fioritura generale di queste regioni, hanno permesso una industria, che i miei osservatori italiani e lionesi hanno rivelato di primo piano: e come, altrimenti, i panni castigliani avrebbero potuto introdursi nei mercati italiani e divenire oggetto di transazione rilevante nel crocicchio di Lione?

I porti — si è sempre letto — determinano i retroterra; ma aggiungo che, non meno frequentemente sono le regioni interne a fare sviluppare i porti, richiamandovi il maggiore affollamento di operatori. Lo straordinario progresso della Castiglia, per i suoi rapporti con il Mediterraneo, ha fatto estendere la funzione del suo porto, che era Valenza. Almeno dall'angolazione italiana — ma gli interessi fra l'Italia e la Castiglia si erano rivelati molto consistenti — dalla fine del secolo XV, Barcellona viene un po' trascurata e le forze si concentrano su Valenza, come si rileva dalle aziende poderose che vi hanno sede e dai numerosi affari di accomandite e simili che ad esse riconnettono.

La grande potenza castigliana, oltre alla cognizione che ci è offerta dell'osservatorio italiano, si coglie di già dalle fiere di Ginevra e si penetra in tutta la sua portata studiando le fiere di Lione. È vero che questi documenti lionesi appartengono a società fiorentine; ma, poiché esse dominavano nettamente in quel luogo, i loro documenti sono molto significativi.

Da quei quattrocento registri contabili tenuti a Lione e dai copialettere e lettere sciolte scambiate con il mondo intero, noi possiamo comprendere tutto il sistema economico della Castiglia, che diventa presto quello di tutta la Spagna e in ispecie apprendere la funzione cui ha assolto Burgos: funzione di piazza dirigente ed esecutiva allo stesso tempo, che ha contribuito decisamente all'unità economica spagnola, tutto coordinando ed allacciando, componendolo in un insieme perfetto: e si sa bene come in questo

insieme spagnolo si inquadrasse il nuovo mondo. Sempre dai registri di Lione, le nostre cognizioni si completano, constatando l'avanzata delle fiere di Castiglia, collegate e quelle lionesi e al centro di quella unità economica (Burgos), per un ruolo cambio-bancario e finanziario in generale, imprescindibile per una autentica efficienza dell'intero quadro e per la coesione delle parti.

Prima di chiudere — e devo lasciare da parte temi di rilievo come quelli della banca e dell'assicurazione — mi piace di ritornare, con il solito veicolo del documento italiano, fra i catalani di allora, operanti in Patria e fuori.

Abbiamo lasciato quelli dei decenni a cavallo dell'anno 1400 nell'Italia centro settentrionale e adesso preciso che l'aggruppamento più considerevole si era formato a Pisa, dove confluivano almeno i due terzi delle navi catalane che toccavano l'Italia, il carico delle cui stive, infatti, in gran parte rientrava nell'azione commerciale toscana, ma dove era apprezzabilissima la quota trattata in proprio dai mercanti catalani di Pisa e della quale essi curavano l'inoltro, avvalendosi dei connazionali stanziati all'interno, che ho trovato persino ad Arezzo ed a Perugia; questi ultimi, in contatto anche con Ancona e gli altri porti delle Marche e della Romagna.

A Pisa essi avevano legami profondi con le istituzioni locali e ho constatato che quasi tutti disponevano di un conto corrente presso progredite banche pisane e fiorentine, di cui ho scritto nel 1955.

L'avvicendamento fra le regioni catalane e castigliane che ho ricordato in superficie per i beni principali della lana e dei panni di lana ha influito sulle dislocazioni dei mercanti dei due paesi: ho accennato alle grandi aziende fiorentine, di Valladolid, di Medina, ecc. (oltre quelle di Siviglia, che non sono indipendenti) e adesso riferisco, molto brevemente, che i mercanti castigliani in Italia sono stati numerosi e con solide aziende, specialmente a Firenze e soprattutto dagli ultimi 20 anni del sec. XV: provenienti specialmente da Burgos; ma anche da Valladolid, Soria, Carrión, Santo Domingo, Miranda de Ebro.

Alla fine di quel secolo, in una società di industria della lana dei Salviati di Firenze, su 14 fornitori di lana, 11 sono spagnoli; su 7 fornitori di grana, 5 sono spagnoli: tutti residenti sul posto.

Studiando un'altra società dei Salviati, nel 1520 circa, su 26 mercanti stranieri viventi a Firenze, con i quali essa ha contrattato, 12 sono spagnoli, 8 di Ragusa, 4 di Pisa, 1 di Venezia e 1 di Genova.

Un tale Michele di Miranda fornisce il ferro, che, naturalmente, è basso.

Attraverso Lione — sotto l'azione combinata tra spagnoli e italiani — si svolgevano scambi intensi con la Spagna, perché questa era un mercato ricettivo per le merci che confluivano a Lione. Ad esempio, vi giungevano, per andare poi a Burgos, Valladolid, Saragozza e Siviglia, drappi di seta, da Lucca e da Firenze; altri prodotti della seta, da Venezia e da Milano; argento dalla Germania; viceversa, attraverso Burgos, vediamo salire a Lione seta grezza, zafferano e grana, anche per essere riesportati. Siamo all'inizio del sec. XV e queste combinazioni continuano per lungo tempo.

Nello stesso periodo vi è un'altra generazione di mercanti che pare fossero fratelli: Francisco e Juan di Salamanca, i quali mi hanno molto impressionato per il ruolo disimpegnato nel grande triangolo Burgos-Lione-Firenze, alternandosi nelle tre città e formando delle combinazioni durevoli con i Salviati, che si occupano anche di collegare Burgos a Nantes, dove la Spagna per notevoli interessi ha piazzato da qualche anno suoi operatori.

Potrei continuare, esaminando i rapporti con Anversa, con l'Inghilterra, con Lisbona, ecc.; ma la constatazione è sempre una: quella, cioè, che nel sec. XV la Spagna ha assunto il dominio economico dell'Occidente — e non soltanto economico — mentre continua ad operare affiancata agli italiani — mi sembra proprio un affratellamento — insieme ai quali, cominciando da altre zone, e sostenendosi a vicenda, in senso reale e in senso personale, aveva contribuito a porre le basi più solide e originali della civilizzazione economica e generale.

Adesso gli italiani, terminato il loro compito durato quattro secoli, dopo aver visto la straordinaria potenza economica in tutti i sensi di questa Nazione, cessano dal ruolo di fiancheggiatori (sostenitori e collaboratori) e scompaiono dalla scena principale.