

CONTRIBUTO ALLA STORIOGRAFIA ECONOMICA
 DELLA FIANDRA E DEL BRABANTE
 DA FONTI ITALIANE
 DELLA SECONDA METÀ DEL TRECENTO
 E DEGLI INIZI DEL QUATTROCENTO (*)

Questa mia comunicazione, come del resto lascia intendere il suo titolo, trae alimento da fonti originali di archivio e, pertanto, comincerò questa mia esposizione con la loro illustrazione tanto più che tali fonti rivestono caratteri di spiccata originalità. Il primo di tali caratteri, di gran lunga il più notevole, sta nel fatto che si tratta di fonti dirette, cioè concretatesi all'interno dei soggetti dei fatti economici, man mano che i fatti stessi si verificavano: vale a dire la corrispondenza, i registri contabili, i contratti di società, di trasporto, di cambio, di assicurazione ecc., compilati da imprese individuali e da società italiane, in lingua italiana, nelle loro varie sedi.

In netta prevalenza questa documentazione è inedita e, comunque, è stata sfruttata in misura molto limitata e sempre per argomenti parziali. Essa si divide in due grandi categorie: *a)* documenti compilati nel Belgio, quasi tutti a Bruges, i quali sono meno noti e i meno utilizzati; ad essi si possono affiancare i testi prodotti a Londra, perché nell'epoca della mia indagine quella piazza svolgeva una funzione in stretta connessione con Bruges, come dimostrerò; *b)* i documenti compilati in città diverse, tra i quali, naturalmente, si forma una graduatoria di portata e di validità a seconda degli interessi e della intensità delle relazioni intessute da tali città con la Fiandra ed il Brabante.

(*) Testo registrato della conferenza tenuta presso l'Accademia del Belgio di Bruxelles. Il testo è sostanzialmente identico a quello della conferenza dal titolo *La saldatura determinata da Bruges fra i popoli romanici e germanici (secc. XIV-XV)*, presentata all'Accademia Belgica di Roma, testo quest'ultimo che non riproduciamo [n.d.c.].

La maggior parte di questi documenti è conservata negli archivi della Toscana, la regione predominante fra tutte quelle italiane nel periodo in esame e soprattutto quella che ha intrattenuto rapporti più cospicui con la Fiandra; deve essere inoltre sottolineato che gli archivi toscani hanno avuto la fortuna di non aver sofferto danni eccessivi nel cammino dei secoli.

I testi redatti a Bruges sono costituiti dalle seguenti due serie. La prima comprende le lettere del famoso archivio del mercante-banchiere-industriale e assicuratore Francesco Datini di Prato che numerose imprese hanno indirizzato alle sue società aventi sede in otto diverse città; si tratta di ben 2.383 lettere delle quali 1.027 dirette a Barcellona, 431 a Valenza, 375 a Maiorca, 232 a Genova, 197 a Firenze, 109 e Pisa, poche altre ad Avignone, a Bologna e a Iviza; manca invece la destinazione di Prato. L'intervallo di tempo documentato si estende dal 1384 al 1411 anche se il periodo di più intensa documentazione si restringe al 1393-1408. I mittenti sono 56, dei quali 38 fiorentini; gli altri sono di Lucca, Venezia, Genova, Bologna, della Catalogna e un fiammingo, il cui nome italianizzato è Guglielmo Barberi che si presenta molto attivo attraverso le sue 126 lettere. La società che ha scritto di più è quella di Giovanni Orlandini e Pietro Benizi con 842 lettere; seguono quella dei Mannini con 368 lettere e vari raggruppamenti di esponenti del casato degli Alberti con 518 lettere; tra gli altri compaiono anche i Medioi. Molto importanti sono anche i lucchesi Quarti e Bernardini che ci hanno tramandato 151 lettere.

Mi sono permesso di elencare tanti nomi al fine, per così dire, di animare la mia narrazione con la precisazione delle persone che hanno vissuto e operato nel paese: si tratta di una voce autentica, assolutamente attendibile e quanto mai sostanziosa e accurata.

Vi sono poi le lettere dell'archivio della famiglia dei Medici di Firenze, in gran parte pubblicate da Armand Grunzweig, relative al XV secolo. Pure interessanti sono le lettere di cambio dell'archivio Datini costituite da quasi 200 pezzi.

Nella seconda serie si hanno i registri contabili di quattro gruppi di imprese che elenco sommariamente: si tratta dei libri della compagnia di Filippo Borromei del 1436-1439; il frammento del Libro Generale della compagnia dei Medici del 1441 (questa società fu attiva 5 anni per i quali si hanno i bilanci), di cui ha parlato Raymond de Roover nel suo recente studio su quella compagnia; il registro della compagnia di Bernardo Cambi e Antonio da Rabatta del 1461 e i due voluminosi Libri Grandi della

compagnia di Iacopo e Giovanni Salviati del 1461-1465, del tutto sconosciuti, e che io ho ritrovato nell'archivio della famiglia Salviati custodito nel suo palazzo di Pisa (dove sono altri 2.000 registri contabili e copia-lettere, fra i quali mi piace ricordare — per quanto esorbino dal periodo della mia indagine — i 17 pezzi della compagnia di Averardo Salviati svolti ad Anversa nel 1538-1550 da me già studiati. I registri contemporanei di Londra permettono di colmare la lacuna e di formare una continuità in questo intervallo di 30 anni.

Vediamo adesso i documenti concretatisi altrove. L'apporto dell'archivio Datini non si limita a queste lettere di Bruges, alle quali affianco subito 23 lettere venute da Malines: fra le 126.000 lettere commerciali di questo archivio (alle quali sono da aggiungere altre 28.000 lettere private e familiari, lettere di cambio, lettere di vettura, contratti, estratti-conto, ecc.), ritroviamo una infinità di notizie riflettenti la Fiandra e il Brabante, in numero nettamente superiore a quello che si rileva nelle lettere di provenienza diretta. Io ho letto tutto questo archivio, compresi i 604 registri contabili tenuti nelle otto sedi delle società Datini: ebbene, le schede riguardanti il Belgio che ne ho desunto sono in numero almeno decuplo rispetto a quelle ricavate dal solo carteggio di Bruges.

In primo luogo dobbiamo mettere le lettere di Londra e di Parigi e, più in generale, quelle della Spagna (sono oltre 22.000 pervenute da 90 città) data l'intensità, la varietà e l'importanza di rapporti fra questi due paesi, secondo la dimostrazione che fornirò più avanti. Ma si deve parlare anche delle relazioni commerciali con paesi diversi dall'Italia: perché queste relazioni furono principalmente stabilite e alimentate dalle società italiane e si inquadrano strettamente nel sistema degli scambi internazionali delle società italiane facenti capo alla Fiandra. È superfluo che io aggiunga le 38.000 lettere scritte a Firenze, 14.000 della Francia, 12.000 di Genova, 10.000 di Pisa, 6.000 di Venezia.

Ugualmente importante è la collana dei libri di contabilità tenuti in città diverse, che ho letto integralmente ritrovandovi un'infinità di dati che riflettono il nostro Belgio medioevale: si tratta di circa 2.000 registri appartenuti ad imprese che non potevano fare a meno di mantenere relazioni con questa nazione. Si comincia nel 1354, con il Libro Grande della società di Baldo da Sancasciano di Pisa, importantissimo per il commercio della drapperia, e le serie successive non hanno pausa fino al limite superiore dell'intervallo fissato dai registri dei Salviati di Bruges, cioè

l'anno 1465. E il fatto notevole è che per vari periodi, più o meno lunghi, ritroviamo delle serie complete svolte simultaneamente in otto città fra il 1393 e il 1400: sono le società Datini di Firenze, Prato, Pisa, Genova, Avignone, Barcellona, Valenza, Maiorca, con le rispettive reti di affari che si estendevano in tutto il Mediterraneo a partire dalla linea Olanda-Irlanda-Portogallo-Marocco fino alla foce del Don. È un'altra rimarchevole sovrapposizione di testi di questo genere riappare per gli ultimi 30 anni del nostro intervallo nel quale, seppure tutti non sempre parallelamente, disponiamo di registri tenuti a Firenze, Pisa, Roma, Venezia, Milano, Barcellona, Ginevra e Londra. I più importanti — com'è facile immaginare — sono quest'ultimi, anche perché appartengono alle stesse società che avevano sede contemporaneamente a Bruges e servono dunque a far più chiara luce sull'importante problema delle combinazioni fra le due città: i registri dei Borromei e i ben 13 volumi dei Salviati che hanno una durata di 20 anni. Bisogna poi menzionare i 3 registri della società Guadagni e della Casa di Ginevra, le uniche fonti dirette a noi pervenute da quella città nel periodo aureo delle sue fiere, fonti che ci permettono di conoscere il ruolo disimpegnato da Bruges nella scacchiera di queste prime fiere di raggio europeo.

Altri rapporti finora poco studiati, ma di primo piano, sono quelli con Lisbona che si possono penetrare attraverso gli 84 libri della compagnia Cambini di Firenze che aveva potenti ramificazioni nella capitale lusitana.

Siamo di fronte, dunque, ad un importante materiale attorno al quale però, per valutarne meglio la portata, bisogna far fiorire qualche considerazione critica, sia in senso positivo, sia negativo. La corrispondenza, per esempio, potrebbe far pensare ad una limitatezza di contenuto, cioè che essa riferisca soltanto sui rapporti intercorsi fra mittente e destinatario. Ma non è assolutamente così: soprattutto quando, da una parte o dall'altra e meglio ancora se da entrambe, si trovava una società grande o media — proprio come si verifica nel nostro caso — le notizie oltrepassavano di gran lunga i canali delle operazioni fra le parti per invadere l'intero mercato locale e quelli lontani con le persone che vi agiscono, con le merci che vi si scambiano, con i mezzi ausiliari di circolazione, del credito e dell'assicurazione; si formulavano previsioni a breve e a lungo termine per operazioni anche le più complicate; e tutto ciò, sempre nella viva ricostruzione dello sfondo politico e sociale. Le lettere commerciali dell'epoca erano infatti l'unico strumento di circolazione delle notizie che poi le società maggiori ritrasmettevano — seppure in misura ridotta s'intende — alle imprese

minori che gravitavano nella loro orbita. Vedremo tra poco che, malgrado le società Datini avessero interessi diretti molto limitati nel movimento delle navi che dal Mediterraneo facevano capo a L'Escluse e viceversa, nelle lettere loro indirizzate da Bruges è riferito quasi integralmente il movimento del porto con l'indicazione dei carichi di ciascuna nave e della nazionalità dei proprietari della merce, ossia dei soggetti dell'atto di scambio che è l'operazione principale rispetto all'atto di trasporto, semplicemente accessorio. Pertanto, quanto io riferirò non sta a significare avvenimenti particolari di un dato ambiente, ma si tratta di elementi molto spesso di significato generale.

Gli aspetti negativi che risultano dalla critica di queste fonti si identificano con la limitatezza dei nostri osservatori — sia di quelli vicini, piazzati in Bruges, sia di quelli lontani piazzati in Inghilterra, Francia, Italia e nella Penisola Iberica — rispetto all'area dell'azione dei mercanti italiani ed occidentali in genere i quali, è risaputo, non estendevano la loro azione diretta nella Germania settentrionale e nei Paesi baltici e scandinavi, mentre questi ultimi sono i paesi di primo piano in quella che è stata la principale funzione economica di largo respiro di Bruges, la funzione di collegamento fra il Mediterraneo e i mari settentrionali. Insomma, gli italiani rimanevano totalmente estranei alla vita economica di quelle tre zone e quindi le notizie su di esse, se non mancavano del tutto, consistevano in informazioni di insieme senza dettaglio e prive di continuità. Comunque sia, i dati disponibili sono quanto mai eloquenti, anche sotto questo riguardo e d'altronde, la circostanza l'azione mercantile dell'Occidente era prevalentemente in mano ai mercanti occidentali e si arrestava in Bruges come pure qui si concludeva quella orientale in mano ai mercanti anseatici, definisce l'importantissimo ruolo di Bruges di provvedere alla saldatura di questi due sistemi di relazioni economiche e che, conseguentemente, definisce come la città stessa fosse dotata di tutti gli elementi necessari, dei mezzi personali e materiali che sapeva potenziare traendo vantaggio dalla presenza e dall'attività degli esponenti di quei due mondi.

Dei risultati concretati dalla lettura integrale di questa documentazione ho l'onore di riferire tracciando i lineamenti di alcuni argomenti principali. Non si tratta sempre di novità: la novità risiede piuttosto nella voce nuova che intendo ritrasmettere, nuova perché di altra nazione e più ancora nuova perché proveniente dalla fonte diretta come ho già precisato, mentre fino ad oggi è stata prevalentemente la voce del cronista, del legislatore, del

giudice, del notaio, del doganiere, dell'amministratore della finanza pubblica, ecc.

Cominciamo col considerare la città di Bruges: è comune nei fiorentini il giudizio « ci piace molto il paese »! Spesso sono invece ricordati alcuni angoli della città: così la piazza delle Halles dove il 23 aprile 1407 fu ricevuto il Duca di Borgogna; i riferimenti alla « loia » (loggia), cioè la Borsa, sono numerosissimi. Impressionante è la successione dei particolari che vengono dati sulla pestilenza del 1400 con il massimo di 200 morti al giorno toccato nel mese di settembre. Un'altra grave calamità, che colpì maggiormente il porto, è pure riferita dettagliatamente: alludo alla gravissima tempesta del 1404 con 2.000 morti, alluvioni e distruzioni di navi, che mi ha fatto ritornare alla mente quella di una dozzina di anni fa.

Quanto ai soggetti dell'attività economica presenti soprattutto in Bruges, si può dire che ogni principale città dell'Occidente vi aveva le sue rappresentanze costituite da aziende individuali, da succursali di società o da società autonome, tuttavia collegate ad altre. I gruppi italiani più folti sono quelli di Firenze, Lucca, Genova e Venezia nell'ordine.

A questo punto bisogna precisare la profonda differenza che intercorre tra questi operatori: le città marittime come Genova e Venezia, preferivano imprese piccole, formate al massimo da quattro o cinque persone, mentre città come Firenze, Lucca, Siena e, più tardi Milano, Bologna, ecc., prediligevano grosse associazioni di capitali e di persone, dapprima nella forma di un'unica società con più filiazioni e, a partire dalla fine del XIV secolo, nella forma di una pluralità di società riunite in sistema. Nell'una e nell'altra forma, quel che è importante è l'alto numero di persone che hanno portato alla differenziazione dei compiti e, quindi, all'affermazione della funzione della direzione pura, il che vuol dire lo studio profondo e incessante di tutti i fenomeni interni ed esterni, vicini e lontani, e non soltanto economici; la straordinaria ricchezza della corrispondenza ci conferma appunto questa tendenza allo studio, questa esigenza dello studio.

La cognizione di questa evoluzione a dignità di studio dei fenomeni economici chiarisce e spiega le tappe considerevoli che la civilizzazione economica ha superato nel periodo di questa nostra indagine, alcune delle quali tappe non esito a definire grandiose e decisive nel senso della più completa modernità come ho dimostrato in qualche mio studio sulla banca e sulla navigazione. Del resto siamo in pieno Rinascimento, momento che non poteva rimanere estraneo all'ambito economico: e così si può parlare

di economia del Rinascimento e di nuovi mercanti del Rinascimento. A Bruges hanno avuto sede filiali o società indipendenti dei più grandi aggregati di imprese che Firenze abbia mai avuto come quelle dei Medici, degli Alberti, dei Tornabuoni, degli Orlandini, dei Mannini e di numerose altre minori; importanti anche i gruppi lucchesi dei Guinigi, dei Rapondi, dei Bernardini, dei Quarti, dei Guicciardini e degli Arnolfini; di Pisa è notevole la compagnia Borromei la quale da trent'anni aveva messo radici a Milano, divenendo poi milanese. Quanto a Genova e Venezia, troviamo molte aziende individuali come del resto avveniva per catalani, spagnoli, portoghesi e inglesi.

Tutti questi nuclei aziendali avevano posto la loro sede a Bruges mandando per soggiorni più o meno prolungati i loro impiegati nelle città che interessavano ai loro traffici, soprattutto quello della drapperia laniera; la compagnia dei Mannini aprì una filiale anche a Malines. Tra gli spostamenti periodici sono da menzionare quello della fiera di Anversa e delle altre minori. Nessun operatore italiano andò a stabilirsi ad Anversa prima del XVI secolo mentre se ne ritrovano a Middelbourg fin dal 1380.

L'esposizione delle attività intrecciate da questi organismi sarà articolata su quattro punti: la distanza cronologica di Bruges dal Mediterraneo; il movimento del suo porto e le comunicazioni marittime e terrestri; l'industria drappiera e l'industria metallurgica tipica; il movimento commerciale e alcuni spunti conclusivi sulla funzione economica di Bruges.

Nelle lettere commerciali si soleva indicare, nel tergo, la data di arrivo oltre, ovviamente, la data di partenza, aggiornandola al momento in cui la lettera veniva consegnata al messo postale dandoci così modo di accertare la durata dei viaggi epistolari. Nella collezione Datini che ho menzionato all'inizio ben 2.170 lettere sono provviste di questo prezioso elemento. Ma vi è di più: nel testo della lettera si parla spesso di quelle ricevute a Bruges, offrendone la data di arrivo e di partenza: in tal modo possiamo conoscere anche la durata dei viaggi in senso inverso. Si tratta di 610 frequenze che portano il totale a 2.780, una cifra notevolissima tale da permettere un giudizio decisivo su questo fattore cronologico finora quasi del tutto trascurato dato che non si è avuta mai la fortuna della preservazione di un complesso di testi così ricco.

Nel prospetto di seguito riportato ho riunito le frequenze di ogni durata, secondo le destinazioni da Bruges a Barcellona, a Valenza, a Maiorca, a Firenze, a Pisa, a Genova, ecc. e per i rispettivi percorsi inversi.

1. Londra	25	5	6	8			
2. Parigi	206	5	4	7			
3. Lione	52	8	9	12			
4. Avignone	177	13	10	18			
5. Milano	241	19	22	23	2	3	7
6. Venezia	494	24	26	29	2	3	7
7. Ancona	23	25	28	33			
8. Genova	645	23	24	25	1	2	7
9. Pisa	616	26	25	30	1	2	7
10. Firenze	1.519	26	27	33	1	2	7
11. Roma	533	27	31	36			
12. Napoli	511	30	35	42			
13. Costantinopoli	19	44	54	66			
14. Tana	9	64	72	89			
15. Scio	11	49	50	63			
16. Beirut	22	46	58	64			
17. Acri	13	57	64	70			
18. Alessandria d'Egitto	39	48	60	72			
19. Maiorca	1.809	30	29	34	1	3	6
20. Valenza	1.247	27	28	30	1	2	11
21. Barcellona	3.315	22	23	24	1	2	5-7
22. Lisbona	21	12	18	23			
23. Madera	13	20	27	32			

da F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, a cura di Luciana Frangioni, Firenze, Le Monnier, 1984, p. 197; la prima colonna comprende il numero dei casi esaminati; la seconda e la quarta, i valori modali; la terza, la moda delle durate; le tre colonne a destra indicano i percorsi inversi sino a Bruges.

Da Bruges a Barcellona la durata è di 23 giorni nei due sensi (il minimo è di 11 giorni); normalmente ad esso si addiziona la durata dei tragitti interni per arrivare a Valenza e Maiorca pervenendo rispettivamente a 28 e 29 giorni. Per Firenze prevalgono i 27 giorni; 25 per Pisa e 24 per Genova. Tranne il caso di Barcellona, per i percorsi inversi si constata una durata leggermente superiore perché lo scrivano; nel parlare delle lettere ricevute, non si preoccupava di aggiornare la data della effettiva partenza a quella di inizio della lettera stessa.

Bruges, il cuore della Fiandra e il caposaldo del Mare del Nord, raggiungeva queste importanti città in un termine che si può senz'altro dire esiguo per l'epoca. E tale esiguità si accentua con la considerazione che le partenze dei corrieri postali erano molto frequenti e con regolarità molto marcata. Per farsi un'idea di questa durata e della sua validità nel campo

economico, mi riferisco alla funzione di emanazione di ordini e di istruzioni che incombeva alla lettera nei riflessi di una cooperazione commerciale fra le città mediterranee e Bruges, lungo la via marittima di Gibilterra che era di gran lunga la più battuta all'epoca in esame. La lettera giungeva largamente in tempo per ragguagliare sui carichi di una nave prima che questa giungesse a destinazione; e nell'attesa che essa ripartisse, indugiando anche tre mesi, si aveva la possibilità di duplici scambi di corrispondenza per perfezionare le operazioni dal punto di vista mercantile, del noleggio, del finanziamento e dell'assicurazione.

Gli itinerari erano sempre terrestri, essendo troppo lunghi quelli marittimi e meno praticati. Per andare in Italia si passava per la Germania a cominciare da Colonia; seguita era anche la via di Lione che, nella sua prosecuzione, costituiva l'itinerario verso Barcellona, via Montpellier.

Sempre in tema di comunicazioni, spostiamo adesso la nostra osservazione al settore mercantile e marittimo, collocandoci a L'Ecluse, l'odierna Sluis il porto di netto predominio nel Mare del Nord per oltre un quarto di millennio. Le lettere Datini ci permettono un'apertura suggestiva e quasi completa sul lato principale del movimento di questo porto che è quello delle relazioni con il Mediterraneo; quanto all'altro lato, quello delle comunicazioni in senso opposto, verso la Germania, la Scandinavia e il Baltico, le informazioni sono globali e saltuarie ma tuttavia eloquenti.

Nelle mie schede si sono affollati i dati pertinenti a 272 navi, chiaramente precisate con il loro nome o con il nome del « patrono » e secondo la nazionalità, trascurando quelle anonime — le quali ritengo possano aumentare il movimento di un buon 25 % —, che ho considerato nel movimento degli anni per i quali vi era una certezza, come per le galee del servizio di stato veneziano che erano due o tre all'anno assieme ad altre due che andavano a Sandwich e Londra.

Dal 1391 al 1410 le navi arrivate dal Mediterraneo a L'Ecluse possono distinguersi secondo la loro origine mediterranea, atlantica e del Mare del Nord, poi ancora per regioni e nazioni. Così per le navi mediterranee si distinguono la Liguria, la Toscana, Venezia, Ancona, la Provenza e la Catalogna. Fra le navi originarie dell'Atlantico, l'Andalusia, la Biscaglia e il Portogallo; fra le navi del Mare del Nord, la Fiandra e la Germania. Mi permetto di insistere nel sottolineare che le navi qui considerate sono quelle che hanno compiuto viaggi dal Mediterraneo: è per questa ragione che la bandiera germanica si ritrova appena su quattro navi e quella fiamminga su

cinque. A proposito di alcune di quest'ultime, indico il nome del « patronus » anche se nella forma italianizzata: *Pierre Cries, Arrigo Kilke, Guillaume Suto, Pierre Suto di Veere, Jean Zuighes*.

Il numero delle navi dei tre settori è di 211 per quello mediterraneo, di 135 per quello ligure, di 41 per quello catalano; per il settore atlantico sono 52 (di cui 44 della Biscaglia); per il settore del Mare del Nord sono 9.

Queste navi si sono presentate nel porto di Bruges 542 volte, con una media di due volte e con il massimo — molto rimarchevole — di otto volte che si ripete per due navi genovesi.

Il dominio delle navi genovesi è nettissimo: 261 viaggi sicuri di contro ai 79 della Catalogna, i 74 della Biscaglia e i 70 di Venezia (in questo numero sono compresi i viaggi delle galee di stato).

Il massimo assoluto si coglie nel 1400 — esso è di 42 navi — per poi avere una notevole flessione senza dubbio dovuta alla pestilenza di quell'anno: e pure allora si registra il massimo relativo di 20 navi genovesi che è un numero impressionante.

Lo straordinario primato genovese risulta ancor più sensibile se riflettiamo sul fatto che le navi di quella regione avevano nella media una portata doppia di quella delle navi veneziane e tripla rispetto alle altre. La metà delle navi genovesi considerate superava il tonnellaggio di 800 botti, cioè 400 tonnellate di oggi.

Questi dati indeboliscono gli studi basati sulla sola navigazione di stato perché questa, infatti, era limitata a Venezia (poco più della metà delle presenze di questa analisi si riferisce alle galee veneziane) e, a partire dal 1425, a Firenze. Ed è appunto sulle sole cifre — che per giunta non sempre sono complete — delle esportazioni e importazioni effettuate dalle galee veneziane e fiorentine che il collega Raymond de Roover ha concepito il suo articolo sulla bilancia commerciale tra i Paesi Bassi e l'Italia per il XV secolo. Come risulta infatti da quanto abbiamo appena detto, i viaggi veneziani rappresentano appena il 12 %, un tasso che, tenendo conto del tonnellaggio, scende a meno del 7 %.

Con quel procedimento la esclusione, già forte dal punto di vista quantitativo trattandosi di tutta la navigazione libera, è stata molto sensibile anche dal punto di vista qualitativo perché le navi di Genova e di altre nazioni trasportavano merci talvolta totalmente estranee alle navi veneziane e quindi sfuggendo del tutto alla « bilancia » del de Roover.

Gli stessi dati apportano una luce diversa su un altro tema, quello

affrontato dal collega francese Jacques Heers sulla discesa nel Mediterraneo delle navi dei Paesi atlantici e del Mare del Nord, una discesa che sarebbe stata estremamente rara prima del Quattrocento: ed invece ho potuto accertare, durante i dieci anni precedenti, 52 ingressi nel Mediterraneo da parte di tali flotte, giacché tale numero lo constatiamo negli arrivi a L'Ecluse dal Mediterraneo nel quale, quindi, le stesse navi avevano dovuto recarsi in precedenza.

Nelle relazioni occidentali e meridionali del porto di Bruges i movimenti non sono soltanto questi: vi sono altresì quelli dell'Inghilterra e di tutta la costa europea sino alla porta del Mediterraneo del tutto rimarchevoli soprattutto con i porti inglesi, con La Rochelle, Bordeaux, la Biscaglia, Lisbona, Siviglia e Cadice. Malgrado l'abbondanza dei dati datiniani questo settore del traffico del porto di Bruges può essere indagato soltanto frammentariamente ma è fondata l'impressione che si sia raggiunto un numero di navi più che doppio rispetto a quello delle navi venute dal Mediterraneo con una capacità media tuttavia inferiore ad un quarto.

Maggiore curiosità può suscitare il settore, per così dire, opposto al vertice di Bruges: quello dei navigli germanici che nelle nostre fonti sono chiamati genericamente « navigli d'alemanni ». Non conosciamo i particolari, come ho già lamentato, ma con tutta tranquillità siamo autorizzati a sostenere che si è trattato di un movimento massiccio almeno come numero di imbarcazioni che tuttavia dobbiamo ritenere di modestissimo tonnellaggio (del resto tali navi compivano viaggi prevalentemente costieri). Talvolta leggiamo delle cifre impressionanti che si riferiscono però a periodi di una certa ampiezza: ad esempio, nel settembre 1394, la compagnia Mannini scrive che della « flotta degli alemanni ... sono già entrate in porto 60 navi e se ne attendono sino a 300 »; nel 1398, si riferisce invece di 120 navi ed ogni anno immancabilmente — sempre dalla primavera all'autunno, quando il porto era più intensamente animato dalle navi mediterranee e l'incontro più propizio — si parla di « molti navigli » che sono realmente tali, giacché determinano profonde variazioni sul mercato di acquisto e su quello di vendita che a loro volta segnano ripercussioni sui mercati lontani come dirò più avanti.

Ritorniamo sul primo lato delle comunicazioni accentrate su Bruges, cioè su quelle con il Mediterraneo. Il numero delle navi incontrate nel porto che tanto ci interessa, considerato congiuntamente al tonnellaggio, che è molto più elevato che nelle altre direzioni, ci fa sostenere che la via

marittima, in quell'epoca, era battuta intensamente e che i volumi della nostra constatazione si accrescono quando badiamo alla qualità delle merci: non sono soltanto le merci ricche a circolare perché ad esse si sono affiancate ormai quelle medie e povere.

Come si è arrivati a tale sviluppo nelle relazioni marittime, nel significato composito di rimarchevole lunghezza dei viaggi, di accresciuto tonnello delle navi e di accessibilità del servizio del trasporto per tutte le merci?

Anzitutto grazie al fattore tecnico dell'apertura della via di Gibilterra senza la quale non si sarebbe potuto parlare, per rientrare nel nostro campo, di comunicazioni marittime tra il Mediterraneo e il Mare del Nord; una via la cui frequenza si è di gran lunga moltiplicata negli ultimi anni del XIV secolo per l'azione di un altro fattore, squisitamente economico, che rappresenta la soluzione forse più notevole apportata dalla grande massa di testi Datini ai problemi ancora in sospenso della storiografia economica. Mi riferisco all'assestamento delle tariffe dei trasporti, o meglio alla nuova struttura impressa ad esse. Mezzo secolo prima, le tariffe unitarie — i noli — erano estremamente rigide e permettevano la circolazione soltanto ai beni ricchi i quali offrivano larghi margini di profitto; in seguito assistiamo ad una differenziazione delle tariffe medesime, in funzione del valore dei beni in modo che quelli più ricchi pagassero noli più alti e il contrario per i beni poveri: è l'affermazione, fin da allora, del principio — basilare nell'economia dei trasporti — che la scienza economica ha denominato dei prezzi multipli o discriminazione dei prezzi. Mi permetto di riferire un esempio alimentato da precise espressioni numeriche: per uno stesso gruppo di merci osservate, prima si aveva un campo di variabilità dei relativi noli da 1 a 2; mezzo secolo dopo tale campo si è dilatato da 1 a 11; ma poiché sono entrate in circolazione altre merci, in questo nuovo periodo accertiamo un intervallo che va da 1/2 soldo a 250 soldi per 100 libbre, vale a dire da 1 a 500 (e non si sono considerate le merci più preziose, quali di drappi serici, né la merce più povera, il sale). Negli studi celebrativi del centenario della nascita di Werner Sombart ho offerto una dimostrazione di questa autentica rivoluzione nei trasporti risalendo fino ai suoi artefici che sono sempre le società commerciali fiorentine (1).

(1) Cfr. F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni*, cit., pp. 3-68 [n.d.c.].

Il principio inizialmente ebbe vigore nel campo marittimo dove la portata incomparabilmente maggiore di ogni unità di trasporto lo aveva consentito; in seguito, lentamente, si diffuse nella navigazione in acque interne e nei trasporti terrestri senza tuttavia pervenire a risultati così profondi e, direi, esaurienti.

Ecco perché nelle comunicazioni mercantili fra il Mediterraneo e Bruges ha preso uno straordinario sopravvento la strada marittima rispetto a quella terrestre; sopravvento testimoniato dalle solite carte Datini in maniera inequivocabile, sopravvento il quale è appunto spiegato e giustificato dalle tariffe discriminate. Questo fatto porterà all'aumento della capacità di ogni nave e alla moltiplicazione del numero di esse; ad una maggiore regolarità e rapidità dei servizi riducendo i « pericoli di mare e di gente »; e, quanto più si accentueranno questi perfezionamenti, tutta la serie delle misure dei noli si abbasserà dopo il meraviglioso adeguamento sul quale mi sono già permesso di insistere. Venne così ad aumentare il distacco tra le tariffe marittime e quelle terrestri, distacco che era già marcato a svantaggio di queste ultime.

Alcuni storici, avendo constatato che dalla fine del XIV secolo la circolazione internazionale in alcune classi di prodotti si era estesa a quelli di valore minore, hanno spiegato il fenomeno come una degradazione dei bisogni e, quindi, dei consumi; l'esempio addotto più frequentemente è quello dei tessuti di lana ponendo accanto ad essi i tessuti di cotone che sono meno ricchi. Quanto ai panni di lana la cosa riguarda molto da vicino la Fiandra: il Mediterraneo può essere invaso dalla « nouvelle draperie » — secondo il giusto termine del Coornaert — di Wervicq, Courtrai e delle altre città del fiume Lys, una produzione tutta di valore medio.

Su questo tema, come su altri della drapperia fiamminga e brabantona, ho avuto occasione di scrivere qualche articolo basandomi, oltretutto sulla corrispondenza, su plurime serie di nutriti dati contabili del periodo fra il 1354 e il 1410 riferentisi ad alcuni dei principali e più significativi mercati drappieri del Mediterraneo, cioè Pisa e Barcellona, quest'ultima con Valenza e Maiorca; e mi sento di confermare che, almeno sino a quel limite del 1410, è insostenibile l'affermazione di decadenza complessiva dell'industria peculiare del nostro Belgio: si può parlare di mutamenti qualitativi, di affermazione di nuovi centri e forse di qualche flessione al cui superamento non sono sempre stati estranei i mercanti italiani stabiliti a Bruges, così

vigorosi dal punto di vista dei capitali, della organizzazione e, soprattutto, da quello della loro preparazione professionale.

Ma ritorniamo, sia pure brevemente, alle vie di comunicazione. La nuova struttura delle tariffe, secondo l'anticipazione data, si diffonderà mano a mano nei trasporti terrestri mentre gli stati, grandi e piccoli, danneggiati da questo radicale dirottamento, adotteranno tutta una serie di provvedimenti per rendere più agevoli e sicuri i vari cammini, da quello della Linguadoca, con la sua prosecuzione rodaniana, a quello alpino del Friuli; si aggiungano poi i progressi tecnici, migliorando i carri e moltiplicandone l'impiego e, nei servizi con mulo, aumentando ad ogni viaggio il numero delle bestie per ridurre proporzionalmente gli uomini di scorta; e poi l'assicurazione che, nata per i trasporti marittimi, si offre a proteggere anche questi terrestri. Un impulso notevole alla ripresa in grande dei trasporti interni è dovuta alle fiere di Ginevra le quali nacquerò, infatti, principalmente mercantili con l'accessorio finanziario cambio-bancario che poi finirà con il prevalere. Le fiere, impiantate in una località dalla posizione interna così felice, rappresentano per più aspetti una sorta di reazione delle città interne: e non a caso il predominio verrà conquistato dai mercanti delle città dell'interno, in primissimo piano quelli di Firenze nonostante che essi avessero contribuito in misura rimarchevole alla via integralmente marittima, potendosi servire indifferentemente di navi genovesi, veneziane, catalane, basche, fiamminghe, tedesche, portoghesi, provenzali e toscane, mettendo da sole in moto l'altissima misura di un terzo del carico totale, come ho accertato nel movimento del porto di Bruges illustrato poco fa. L'impegno di Firenze a Ginevra si spiega con la funzione di collegamento e di coordinamento che da là le sue società commerciali dovevano svolgere rispetto ai suoi caposaldi stabili infatti sul mare e che costituiscono la caratteristica della sua espansione commerciale: i caposaldi di Costantinopoli, Venezia, Genova, Provenza, Linguadoca, Catalogna, Andalusia, Lisbona, Inghilterra, Fiandra, Parigi e Normandia, che avevano cominciato a prendere risalto proprio all'epoca dello splendore delle fiere ginevrine, che culmina attorno al 1450. Studiando i libri di conto di quest'ultimo periodo tenuti a Bruges e a Ginevra — senza dire di quelli tenuti a Firenze — ci accorgiamo quanto sia divenuta frequente la comunicazione Firenze-Bruges via terra: una situazione, dunque, completamente mutata rispetto a quella del trentennio 1380-1410.

Dovrei parlare adesso della drapperia fiamminga e brabantina, ma il

campo è molto vasto e il tempo rimasto è poco, e soprattutto tale settore è stato studiato in profondità da non pochi storici belgi fra i quali emerge con le sue opere H. Van Werveke. Ho avanzato poco fa alcune considerazioni su un elemento generale — quello dei trasporti — che non rimane estraneo al commercio dei panni e quindi alla loro produzione; ho svolto queste considerazioni a proposito della diffusione nel Mediterraneo occidentale dei panni della regione della Lys, confermando la posizione assunta anni prima da Ch. Verlinden secondo il quale non era esatto che, nella seconda metà del XIV secolo, il gettito dei panni del Brabante nel Mediterraneo avesse preso il sopravvento su quello della produzione fiamminga accertando, su una cifra di affari di 200.000 fiorini d'oro, il 25 % di panni fiamminghi e solo l'8 % del Brabante e precisamente di Bruxelles, Malines, Louvain, Lierre e Herentals. A Firenze apparterebbe ben il 53 % del totale perché le società impegnate nei panni erano fiorentine: ma che la Fiandra, da sola, avesse fatto suo un quarto del totale rimarrebbe comunque un dato molto eloquente. Si tenga presente che la concorrenza inglese era allora assolutamente irrisoria, almeno su quei mercati: appena lo 0,36 % del totale è segnato dai panni di Londra e della regione dell'Essex.

Un altro piccolo tema del quale il fortunato ritrovamento di documenti mi ha sospinto ad occuparmi è quello dei grandi volumi di produzione raggiunti da Wervicq se, in un incendio del 1397 che distrusse la città, si poté registrare un danno ingente nei panni in fabbricazione e che ancora più elevato era il quantitativo di quelli ultimati e che si erano invece salvati. Insomma, si tratta di un dato che da solo chiarisce il sensibile peso che avrebbe avuto la componente *wervicquoise* nel repertorio dei panni belgi in tante zone fra le quali, la più ricca ed importante era il Mediterraneo, come ho tentato di dimostrare con i dati particolari dei miei studi sui mercati catalani e di Pisa.

La memoria dell'incendio di Wervicq ha portato alla luce un altro argomento che contribuisce alla migliore conoscenza della struttura dell'industria laniera fiamminga e nello stesso tempo dell'attività delle società fiorentine.

Alcune di queste, come la compagnia di Diamante e Altobianco degli Alberti e la compagnia dei Mannini dopo che, come anche altre lucchesi, da parecchi anni si occupavano di vendere in Belgio la lana inglese in cambio di panni, si dedicarono all'attività di mercanti-imprenditori conservando la proprietà di quella lana che facevano trasformare dai maestri drappieri di

Wervicq, Courtrai, Menin e Comines e quindi provvedendo alla vendita dei panni specialmente nel Mediterraneo. È un impulso questo che non si deve sottovalutare nell'epoca in cui l'industria, la vecchia e reputatissima industria fiamminga, sembra aver subito qualche battuta d'arresto perché l'osservazione, abbastanza attendibile, compiuta per gli anni successivi a quello dell'incendio di Wervicq ha dimostrato, come ho detto, una notevole vitalità ancora nel Mediterraneo dove, all'avanzata dei panni ricchi di Firenze, si è accompagnata quella dei panni di medio valore della Lombardia, della Linguadoca e della stessa Catalogna.

A molti altri temi importanti della vita economica della Fiandra e del Brabante nel basso Medioevo danno alimento le fonti italiane: così sulla riforma monetaria del 1407 i cui testi ho ceduto al collega van der Wee che li ha già utilizzati brillantemente; sulle assicurazioni marittime per le quali si hanno elementi singolari; sull'industria caratteristica di oggetti di ottone di Dinant e, soprattutto, su infiniti altri temi del commercio in generale.

Il tempo stringe e pertanto parlerò delle attività commerciali nella sintesi più estrema che conduce alla definizione della funzione della piazza di Bruges, il tema suggestivo già affrontato da H. Pirenne e recentemente ripreso a J. van Houtte. Alla soluzione cui quest'ultimo Autore è giunto attraverso le fonti degli archivi belgi, aggiungo oggi i dati che ho ripreso dalle fonti italiane ed i quali ho, in qualche misura, già partecipato a voi.

Il problema della funzione assoluta da Bruges si identifica con quello di appurare se essa ha costituito un mercato mondiale o per meglio dire un « emporio » mondiale che è un termine più ampio e comprensivo.

Si tratta di dimostrare la comunanza del vertice di Bruges in grandissime aree economiche dal dispiegamento opposto (dico opposto in senso geometrico — perché ho parlato di vertice — e naturalmente in senso geografico) quali sono quelle dei « popoli romanici » e dei « popoli germanici » per usare la bella espressione pirenniana; due aree dalla reciproca confluenza e defluenza di interessi, di azioni, di mezzi e di persone che in questo luogo si incontrano e si connettono a parte — e ciò è sottinteso — tutto quanto si esaurisce o trova alimento nell'entroterra proprio del luogo medesimo. Le conseguenze e i particolari che discendono da questa funzione sono numerosissimi e bisognerebbe considerarli uno ad uno, nella realtà delle operazioni e delle situazioni; ma tutti sono stati messi in luce dal nostro amico van Houtte e sono quindi a voi noti e, per quanto riguarda il

loro verificarsi nell'epoca alla quale io principalmente mi riferisco (1380-1410, ripeto), ciò apparirà dalle affermazioni di insieme che io farò indugiando su qualche aspetto più importante.

Io sostengo che Bruges ha costituito un mercato o un emporio mondiale in maniera tanto più evidente nel periodo documentato dalle carte Datini e da numerose altre; poi in misura più attenuata sino alla metà del XV secolo come, del resto, si trova conferma nelle fonti genovesi utilizzate da J. Heers che si riferiscono infatti soprattutto alla parte centrale di questo secolo.

Tenterò di darne una dimostrazione dapprima muovendo dall'esterno per vedere quali e in che misura possono esservi stati fattori deviazionisti nel requisito essenziale della confluenza e defluenza anzidetta attraverso la nostra Bruges: insomma, se vi sono state intromissioni altrui, se altri popoli hanno assunto questo ruolo di intermediazione, non importa se avvenuta in più luoghi. Non si può pretendere, per la validità della definizione della funzione, che la convergenza su Bruges fosse totale: il problema si sposta pertanto verso l'accertamento dei luoghi diversi — e specialmente per quali volumi — in cui i popoli interessati direttamente (i germanici e i veneziani, per esempio) riuscivano ad evitare quel punto di saldatura fra le due aree, determinandone un altro.

Bisogna guardare ai porti ed agli empori situati negli archi interni settentrionali del Mediterraneo da dove potevano risalire le strade verso l'area germanica:

1) Tana, Kerc, Caffa ed anche Costantinopoli, nel Mar Nero, sono frequentati da due dei tre popoli germanici — gli scandinavi e i baltici, essendo l'altro il popolo degli « alamanni » —, per la lunga strada della Russia con aperture sul Baltico fra Leningrado e la Prussia orientale; ma questa era una via ancora troppo arretrata ed eccessivamente costosa, senza dire che i genovesi, e meno i veneziani, con le loro navi che giungevano fino a Tana, interferivano largamente riversando nella stiva di esse carichi ingenti di prodotti vicini e orientali. Ogni anno da due a quattro navi genovesi compivano il viaggio da Tana a Bruges senza scalo nei porti di armamento e abbastanza sollecitamente. Questi servizi provano l'interesse e l'impegno da parte genovese — e dei mercanti che si servivano delle loro navi — a combattere la concorrenza che da altre vie poteva essere tesa a Bruges e quindi l'interesse e l'impegno che concentravano in questa città.

2) Venezia. Questa è stata la località di incontro preferito e preponderante con il sistema mediterraneo da parte del terzo popolo germanico, quello « alamanno », tanto che era favorito da Venezia la quale non si preoccupava dell'addentramento terrestre lasciandolo ai mercanti forestieri. Ma è proprio negli ultimi anni del XIV secolo, quando la via di Gibilterra fa sentire maggiormente il suo peso, che i mercanti tedeschi abbandonano in parte Venezia perché il mercato di Bruges si presenta con un'offerta di beni più conveniente per le zone nordiche raggiungibili con una redistribuzione marittima; e d'altronde il prestigio di Venezia porta la sua marina a seguire quella genovese che con i mercanti delle città interne è stata la vera artefice dell'apertura e del consolidamento della via di Gibilterra e, quindi, del rapidissimo sviluppo della piazza di Bruges.

3) Genova e Pisa. I tedeschi sono stati del tutto assenti in questi porti tirrenici mentre sono invece presenti a Milano ben rifornita da Genova, Pisa e Venezia.

4) Porti e mercati ad est e ad ovest di Bouches-du-Rhone, compresa Avignone anche quando questa ha cessato di essere la capitale pontificale. Qui i tedeschi erano scesi da tempo aumentando via via, poi anch'essi rarefacendosi all'epoca che ho ricordato a proposito di Venezia.

5) Barcellona. Anche su questa piazza si incontrano i tedeschi i quali però, pur trattando sovente i beni più ricchi (lo zafferano soprattutto), finiscono ben presto col lasciare la via di terra e affidare le loro merci alle navi connazionali o straniere per scaricare a Bruges. È vero che in questo caso manca l'intermediazione della città fiamminga ma, se il trasporto è fatto da navi forestieri, la saldatura dell'atto di scambio si compie pur sempre a Bruges.

Ricordato che dobbiamo ammettere simili deviazioni e fuoruscite, la loro misura, accertata moderatissima, non scalfisse la nostra definizione. Il loro aumento indica il graduale svilimento e, quindi, un concorso alla decadenza di Bruges. Ebbene, si può sostenere con sicurezza che in età datiniana le deviazioni tedesche sono piuttosto contenute non superando i limiti, per così dire, di tolleranza dello schema dato. Si aggiunga quanto ho detto in precedenza, sempre per queste considerazioni di ordine esterno, e cioè l'intenso fascio di comunicazioni marittime dal Mediterraneo e dall'Atlantico su Bruges con nettissima prevalenza sulla via terrestre e il movimento pure intenso, nel senso opposto, delle navi germaniche. Quando pure,

per le ragioni addotte, la viabilità terrestre di lungo raggio progredirà con il concorso di posizioni e funzioni che vengono dall'interno — prima le fiere di Ginevra e poi quelle di Lione — le deviazioni tedesche riprenderanno, raggiungendo proporzioni considerevoli anche per le vie marittime che dai porti germanici (Brema e Amburgo) si collegheranno direttamente al Mediterraneo, sia pure con navi genovesi come ricorda Heers.

Comincerà allora e si compirà il dissolvimento della funzione per la quale Bruges occupa una posizione di straordinaria luce nella civilizzazione economica e generale. Ma bisognerà entrare — mi permetto di insistere — nella seconda metà del XV secolo.

Il secondo lato del problema consiste nel raccogliere la nostra attenzione all'interno del cardine di Bruges per vedere se vi è stata realmente quella indispensabile solidarietà e complementarietà delle due aree e quali merci correvano e scorrevano attraverso esse oltre al consumo del proprio retroterra.

L'elencazione delle merci che la documentazione esaminata mi permette di fare è ben più nutrita di quella che finora è stata presentata e soprattutto lo è per i prodotti tipici delle due aree che potevano avere forza di penetrazione profonda l'una nell'altra: si aggiunga poi che molto spesso siamo in condizione di conoscere i volumi con i quali si è autorizzati a congetturare un'eccedenza sul consumo locale e, quindi, un avvio alla distribuzione nelle altre zone. Senza dire che, talvolta, sono proprio i mercanti a precisare il fabbisogno del paese: è quindi questo *surplus* che ci deve interessare.

In entrambi i sensi vediamo merci ricche e merci povere: infatti, se i traffici preponderanti si svolgono sul mare, la nuova struttura delle tariffe ha allora aperto la navigazione a tutti i beni da un punto di vista economico. Dal Mediterraneo risalgono abbondanti le spezie (questi beni tuttavia contano di meno o contano di più a seconda del punto di vista, perché potevano seguire anche le vie terrestri), con lo zucchero e lo zafferano, con i drappi serici del Levante e di Lucca e con la seta, materia prima, la quale aveva come principale destinazione Colonia; fin qui le merci ricche alle quali è da aggiungere la cocciniglia, l'unica fra le materie tintorie di alto valore. Tra le sostanze mediamente ricche (o mediamente povere) vi sono le altre materie tintorie, anzitutto il pastello della Lombardia e delle Marche (definito il migliore del mondo), l'allume e la lacca; inoltre l'olio mediterraneo, oltre a quello portoghese e, non ultimi, i vini

mediterranei e, certamente, i vini francesi (il vino era un bene di pregio meno che medio); poi il sapone, lo zolfo, il cotone, i formaggi e, talvolta, anche la carta della regione di Ancona. Ho lasciato a parte due categorie di merci, quasi totalmente spagnole, che avevano i nomi compendiosi di « frutta » e di « semenze »: in quest'ultimo gruppo rientravano il riso, le mandorle, le noci, il comino; per « frutta » si intendevano invece i fichi secchi e, soprattutto, l'uva passa di Malaga (che una volta veniva soltanto dalla Siria e dalla Grecia) mentre i datteri stanno a parte. A Bruges vi era un mercante quasi specializzato nella « frutta » e, meno, nel riso e nelle mandorle — il ricordato Guglielmo Barberi — altresì specializzato nel rilanciare questi prodotti verso Est. Fra le tante richieste e considerazioni fatte da questo mercante, mi piace riferire questa: dopo aver sollecitato a Valenza la partenza di una nave carica di « frutta » si dice finalmente che « la frutta che qui si vende è destinata a gente che la portano lontano di qui » aggiungendo poi che il paese ha un fabbisogno al di sotto dei 500 quintali annui e che si ha notizia di un'altra nave che ne sta trasportando altri 600 quintali!

Importante è il riso che soltanto la discriminazione dei noli ha potuto portare sulle tavole delle popolazioni settentrionali così abbondantemente.

Ma quello che conta soprattutto è l'influenza che l'arrivo delle navi germaniche determina sul mercato provocando oscillazioni sensibili nelle quotazioni. Vale la pena di riferire alcune frasi di questo genere: « le semenze hanno poca domanda: se arrivassero le navi della Germania varrebbero assai meglio » e analogamente a proposito delle spezie e di tanti altri beni. La cosa notevole è che questo movimento delle navi germaniche a Bruges può influenzare il mercato di Barcellona: così, sapendo in questa città che è imminente il ritorno delle navi germaniche a Bruges, il prezzo dello zafferano non scende nonostante l'abbondanza del bene disponibile.

Dopo gli arrivi e le partenze di numerose navi germaniche si danno le quotazioni delle merci e si fanno le valutazioni in previsione di quei movimenti futuri come del resto avviene nei confronti dei beni che Bruges deve avviare nell'altra direzione: « non vi mandiamo ancora frusoni perché sono cari, ma verranno le navi della Germania che ne devono portare e torneranno ai pregi loro ». Insomma, per più merci, la preoccupazione costante del loro collocamento è data dal flusso e riflusso delle navi anseatiche: potrei parlare per ore su questi particolari! E come numerose sono le navi a L'Ecluse e negli altri porti di Bruges, nella città sono

numerosi i mercanti tedeschi che attendono l'arrivo delle navi mediterranee alla stessa guisa come essi precedono o accompagnano le proprie per vendere i propri prodotti.

Dall'altro lato, oltre l'offerta delle merci pesanti e povere già nota e ritenuta la sola, basta precisare i quantitativi ingenti di pellicceria fine che prendono la strada del Mediterraneo e fra i quali spiccano, con gli ermellini, i vai (in una sola spedizione una nave ne porta diecimila!). Vi è poi l'ambra che è tra le merci ricchissime, i prodotti metallici della vicina Germania che si uniscono spesso a quelli di Dinant; infine, il pesce conservato che è, però, tra i carichi già conosciuti almeno per l'ampiezza del volume.

Nelle navi germaniche in arrivo, si trovano anche la cera e il rame: ma ripeto, ben oltre il pesce ed altri beni poveri, è il flusso della pellicceria che impressiona veramente.

È superfluo che dica come questi carichi nella loro prosecuzione verso il Mediterraneo trovassero il noto accrescimento mediante i panni di Fiandra e di Brabante, la cui crisi nel periodo datiniano ancora non si avverte; rimarchevoli sono anche i carichi di robbia che l'Italia ha cominciato a produrre, tuttavia per quantitativi irrisori.

Un movimento analogo, nei due sensi, permane ancora verso la metà del XV secolo ma sembra in proporzioni minori e, d'altra parte, il nostro osservatorio, dall'imponente collezione di lettere datiniane, si è risolto ai soli registri contabili di quattro società che non permettono di spaziare come avviene con la corrispondenza. Soprattutto, dalle fonti collaterali, avvertiamo quanto ho preannunciato e cioè che le vie terrestri si stanno riprendendo conoscendo uno slancio mai conosciuto prima, concorrendovi le fiere di Ginevra, riattraendo l'attenzione verso annodamenti interni: quindi, l'intromissione dei tedeschi nei rapporti fra l'area germanica e l'area romanica sgretola sempre più quell'equilibrio che aveva trovato in Bruges il suo ago.

Intanto, lo stesso porto principale di Bruges si andava insabbiando anche perché le cure e la manutenzione si erano ridotte con la rarefazione dei traffici.

Si apre l'area di Anversa che rapidamente ascende alla posizione di dominio onde il binomio Fiandra e Brabante si affacciava sul Mare del Nord per recitare ancora una parte di primissimo piano che avrà tanti caratteri nuovi fra i quali quello impresso dall'area atlantica. E mi inchino

di fronte a quest'altra opera degli storici belgi, così intensa e fruttuosa in questi anni, con il conseguimento delle posizioni di completezza e perfezione attorno ai caratteri e funzioni di Anversa.

Il periodo aureo di Bruges corrisponde quasi totalmente a quello delle maggiori potenze economiche italiane per le quali la decadenza, seppure lentissima, si affaccia nella seconda metà del XV secolo: e direi, senza retorica, come sul Mare del Nord Bruges rinfrange la potenza economica di Genova, Venezia, Firenze, Milano, ecc., così nel cuore del Mediterraneo queste città italiane riflettono la potenza della Fiandra e del Brabante nell'era pre-atlantica; sono questi i pilastri, i caposaldi della unione e congiunzione dei mari meridionali e settentrionali serrando l'Europa e tutta animandola; ma esprimono anche la seconda era, quella atlantica, perché sull'Atlantico ed oltre viene portata quest'opera di congiunzione che ha determinato, non soltanto lambendo con tanta insistenza la Penisola Iberica, la sua attrazione verso il mare, la domestichezza con il mare, la fioritura di attitudini marinare e, quindi, lo slancio verso la scoperta di vie nuove e di continenti nuovi.

Come italiano ho riferito principalmente, o meglio esclusivamente, di questo periodo della potenza economica di tante città italiane parallelamente a quella della Fiandra e del Brabante attraverso, mi piace di ripetere, l'espressione stupenda di Bruges.