

L'ECONOMIA DELLE CITTÀ MINORI DELLA TOSCANA

Eccellenze, Signor Sindaco, Signore e Signori, l'apertura dei lavori del Congresso è stata riservata ai problemi economici, perché il titolo del Congresso stesso comprendeva, inizialmente, anche la considerazione degli scambi, accanto al tema fondamentale della numismatica nel periodo da indagare, cioè, per i secoli XIII e XIV. Tale circostanza mi ha procurato l'onore di essere chiamato a parlare in questo incontro di studiosi specialisti, nella insigne Città di Pistoia, che ha rivestito un ruolo certamente non secondario nell'intero sistema economico italiano ed, in genere, occidentale.

Se gli avvenimenti di ordine numismatico sono stati di rilievo in tutte le città della Toscana denominate « minori », i fenomeni economici vi hanno raggiunto delle espressioni vastissime e originalissime, talvolta addirittura grandiose, sì che nel breve tempo concesso alla mia narrazione e del quale io non intendo abusare, sarà piuttosto difficile far rientrare una rappresentazione della vita economica di città del rango di Pisa, di Lucca, di Pistoia, di Siena, di Arezzo e di Prato, queste essendo, infatti, le città contraddistinte come « minori » della Toscana, quando viene messa momentaneamente da parte Firenze. Alcune di esse, per vero, in certi momenti hanno rivestito il ruolo di città « maggiori », prima ancora che Firenze tutte le sopravanzasse: così, in un dato periodo, si può dire di Pisa; così, per un altro, di Lucca e così di Siena, in epoca abbastanza vicina a quella delle altre. Alludo ad una prevalenza regionale — se si può parlare di unità regionale —, che tuttavia si manifesta, altresì, in campo internazionale: giacché, nei periodi di massima prosperità, queste città hanno costituito delle potenze economiche mondiali.

La mia esposizione seguirà il senso orario, partendo da Pisa; ma con fondamento sostanziale, quale apparirà da questo rapporto. Mi limiterò nella considerazione massimamente delle funzioni cui hanno assolto città in questione nel quadro così detto regionale e di là dal medesimo; quando sarà opportuno, poi, scenderò a quei dettagli che servono a chiarire le funzioni stesse, o perché le hanno determinate o perché le hanno particolarmente influenzate e caratterizzate.

La funzione di Pisa — che deve intendersi tutt'uno con Porto Pisano e, dalla fine del Trecento, con Livorno, finché questo porto con lo sviluppo della propria città, se ne dissocierà — ha assunto sembianze diverse, da quando, dal X secolo, è « rinata », fino al termine della nostra osservazione, sembianze che si possono ricondurre a tre, inquadrare nei periodi: I) secolo X-1284 (battaglia della Meloria, con disfatta della flotta pisana); II) dal 1284 all'inizio del XV secolo (con precisione, al 1406, quando Pisa viene sottomessa da Firenze); III) dal XV secolo innanzi. Ma io — ripeto — mi occuperò soltanto dei primi due periodi, demarcati dall'anno 1284.

Nel primo periodo, Pisa si manifesta come una straordinaria potenza marina — o, per essere più precisi *potenza navale* —, che permette una apprezzabile fioritura di attività mercantili e, poi, anche industriali (della lana).

Essa dispone di una flotta considerevole, già collaudata nel Mediterraneo centrale, cominciando con le tappe tirreniche della « riconquista cristiana » della Corsica e della Sardegna, nel 1015-1016, e riuscendo a spingersi sino all'altra sponda, con l'occupazione di Bona, nel 1034; una flotta che ben presto spazia dall'arco estremo del Mare di Levante — con penetrazione nel Mar Nero — sino alla foce del Tago.

Le navi pisane, oltre che imprimere un eccezionale sviluppo alle attrezzature economiche e alle vicende economiche in generale della città e del suo contado, hanno determinato la fortuna di tante altre città dell'interno — non soltanto toscane — dando loro modo di prendere contatto con quel vivacissimo porto mediante azioni le più originali ed incisive della rinascita economica, che, appunto, erano state ristabilite sul mare: sì che quanto si traeva dall'interno esse potevano valorizzarlo nelle vie marittime.

Un'ulteriore condizione di estremo favore per lo sviluppo di Pisa e di tutto ciò che su di essa gravitava è stata la sua vicinanza alla importantissima strada ricostituita nell'epoca, la quale contribuiva rapidamente al flusso e deflusso di relazioni attraverso Porto Pisano: alludo alla *Via*

Francigena, che dal Nord scendeva a Roma, passando per la Cisa, Monte Quiesa, Lucca, Fornacette (nei pressi di Pontedera), San Gimignano, Monteriggioni e, da qui, per Siena, secondo l'odierno svolgimento della via Cassia. Le città che si sono trovate su quell'itinerario sono state le prime a trarre vantaggio dal porto di Pisa: porto frequentatissimo di navi che, secondo il preannuncio dato, potevano circolare in ogni lembo del Mediterraneo. Dalla via « francigena », detta anche « francesca » o « romea », si avevano tre tronchi di derivazione proprio su Pisa: nei pressi di Montramito, a Lucca e a Fornacette, dove la strada superava l'Arno; e da questa località si poteva utilizzare l'efficientissima via fluviale, pervenendo direttamente al porto marittimo, dopo lo scalo nel cuore della città, « tra' due ponti » (questo è il nome del porto fluviale che appare nei documenti medievali).

Lucca aveva iniziato la sua ripresa fin dagli ultimi tempi della dominazione longobarda: e allorché le si aprirono un porto così attrezzato ed una marina così efficiente, fu messa in grado di accelerare il suo meraviglioso sviluppo, traendo vantaggio per prima — e tanto largamente — dalla vicinanza a Pisa. Si pensi all'apporto che, d'altronde, Lucca offriva alla convergenza e divergenza di operazioni su quell'annodo: essa si era largamente introdotta nella pianura padana, nell'età matildina.

Seguirà Siena, pure ubicata sulla Via Francigena. E San Gimignano, che, però, all'inizio del '300, per la deviazione di tale via nel fondovalle dell'Elsa, fu condannata all'isolamento: per la fortuna dei posteri, ai quali la deliziosa cittadina è pervenuta, in grande misura, secondo le fattezze di quel tempo.

Sarà, poi, la volta di Firenze e, quindi, di Arezzo, che transita per Firenze e, all'occorrenza, per Siena; contemporaneamente a Firenze, forse prima, si fa evidente Pistoia, che va al mare per la via di Lucca o aggirando da sud il Montalbano per portarsi in Valdarno e sfruttare il corso d'acqua.

E così tutte queste città, mentre traggono stimoli e sostegno alle loro azioni da tutti quegli elementi provenienti dal mare, e che si compongono e si ricompongono in Pisa, possono valorizzare le loro risorse e tutto quanto riescono a trarre dall'interno riversandolo, attraverso il polo di Pisa, lungo itinerari marittimi brevi e prolungati. Se lo spunto a questo fascio di rapporti è venuto da Pisa, è tuttavia indubbio che all'interno, reciprocamente, si stabiliscono dei vantaggi progressivi per questa città e per il suo

porto, nonostante le lotte che presto si accendono con le rivali e che conducono alla deviazione di alcune di esse verso altri porti, i quali le medesime tenteranno di organizzare come propri: ad esempio, Talamone da parte di Siena; e Motrone da parte di Lucca; e subentrando il ripiegamento di Firenze, quando ad essa sarà impedita la frequenza di Pisa e di Porto Pisano.

La forza, che per via di questo cardine si ritrasmette in quelle città interne cui dà immissione (così come quella che esso suscita per l'attrazione verso le vie redditizie) è tale che le città medesime diffondono la loro azione su un raggio sempre più vasto, fino ad arrivare all'altro mare, come vedremo; e questa forza, tanto poderosa, imprime compattezza nell'ambito di ciascuna città e fra di loro. Sono, queste, constatazioni cui noi possiamo addivenire soltanto se non ci facciamo abbagliare dalle lotte intestine e dalle guerre fra città e città: badando precipuamente a quel che è stato lo scorrimento principale e profondo delle operazioni commerciali, che, infatti, infrangevano le barriere, saltavano ostacoli e spesso finivano con l'affratellare i popoli.

Con queste indicazioni ho delineato automaticamente la funzione di Pisa, che ora mi sforzerò di completare, indugiando su alcune componenti (e con ciò sarò costretto ad anticipare qualche tratto proprio delle altre città). Anzitutto, guardiamo a Lucca, anche perché essa è stata, ripeto, la città toscana all'avanguardia della rinascita: ebbene, Lucca, sospinta verso il nord, verso la Pianura Padana, per il ruolo disimpegnato nel periodo longobardico e confermato in quello matildino, ha segnato un non modesto contributo nella instaurazione di una porzione padana nell'entroterra di Pisa. Firenze, oltre che accedere con il suo contado (si arricchirà notevolmente con la sottomissione di Prato e di Pistoia), rappresenta un'ulteriore apertura padana (ad est della precedente), appoggiantesi su Bologna (fino a Verona-Mantova-Venezia), mentre un'altra, quella determinatasi nella scia lucchese, si imperniava principalmente su Parma; ed, infine, essa vi aggrega Arezzo (nel 1384), la quale, con la rispettiva funzione, apportava la sfera aretina, che giungeva fino all'Adriatico, involgendo gran parte delle Marche e dell'Umbria; Siena vi partecipava con un settore adiacente a quello fiorentino-aretino e, perciò, consistente nella fascia dei territori in cui rientrano la Toscana meridionale, l'Umbria meridionale e il Lazio, fino a Roma e, più a nord, Ancona.

Pertanto, l'entroterra pisano, risultante dal composito contributo di

Lucca, di Firenze (che aveva assorbito quello pistoiese, come dirò), di Arezzo (che si innestava in quello fiorentino) e di Siena, si può indicare con l'ampissima semi-circonferenza, che, nel senso orario, si dispiega dalla Lombardia — o, meglio, dal Piemonte — al Lazio, passando al di sopra di Venezia e per Ancona: insomma, l'intera Italia settentrionale (con le sue derivazioni alpine) e quasi tutta quella centrale.

E quale è stata l'estensione dell'avanzare pisano? La risposta che offro può sembrare semplicistica, mentre è soltanto di estrema sintesi: al semicerchio terrestre, dianzi descritto, era adiacente un semicerchio marittimo, completo, nel senso che tutte le azioni interne potevano esplicitarsi, attraverso quello che ho definito « polo pisano », in qualsiasi porto mediterraneo, con i rispettivi addentramenti usuali (cioè, a noi tutti noti), che quelle azioni contribuivano a rendere più profondi e più consistenti. In aggiunta, bisogna osservare che il veicolo di questa diffusione — il numeroso e possente naviglio degli armatori di Pisa — agiva in proprio, sostenendo, cioè, un'espansione commerciale (e non soltanto tale) pisana, quale segnalano gli stabilimenti o colonie in territori provenzali, linguadocensi, catalani, balearici, barbareschi, siro-palestinesi, bizantini e perfino in Crimea, oltre che nelle Isole per gran parte sue (Corsica e Sardegna), in Sicilia e nell'Italia meridionale. Una *potenza*, dunque, di *rango mediterraneo*, quella pisana: vale a dire, espandentesi in tutto intero questo ambito con i suoi molteplici addentramenti, i quali, fra l'altro, arrivano al Mare del Nord, da quando — attorno il 1277 — è avvenuta l'« apertura » della via di Gibilterra (che, comunque, diverrà di pratica intensa molto più avanti). Il fattore principale e decisivo di così grandioso sviluppo si identifica con la flotta, giacché Pisa è stata essenzialmente una *potenza navale*, disponendo di una cospicua flotta; decimata la quale alla Meloria, essa decade da tale rango, riducendosi a quello di *potenza tirrenica* ed anche in questo svilenendosi un po' più tardi, dal 1326, quando gli Aragonesi sottomisero la Sardegna, dove i pisani si erano diffusi apprezzabilmente: una contrazione vistosissima, dunque, dalla quale non rimase indenne la penetrazione terrestre, anche se sostenuta dal concorso di varie potenze interne.

Ma, se valutiamo gli elementi parziali di questo insieme, giungeremo ad un ridimensionamento di tale fenomeno, con precisazioni sui suoi componenti. Come è sempre opportuno fare, bisogna distinguere fra fattori principali e fattori accessori. L'operazione della navigazione dobbiamo collegarla a quanto ad essa è strettamente associato: l'azione mercantile,

l'atto di scambio. La nave agisce sotto la molla dello scambio, sì che l'interpretazione e la valutazione della navigazione deve essere considerata sempre congiuntamente all'operazione mercantile, della quale costituisce un ausiliario, della quale rappresenta un atto accessorio.

Anche antecedentemente alla battaglia navale nelle secche della Meloria il porto di Pisa era stato frequentato da marine forestiere sempre più assortite e dai mercanti delle città dell'interno, non soltanto della Toscana: così, la marina genovese (con quelle delle due Riviere, dalle unità esigue, ma importanti e numerose); così la marina provenzale e quella, seppur ridotta, della Linguadoca; poi quella catalana, e quella basca; infine, la stessa marina veneziana (senza dire dei navigli di Gaeta, Napoli e soprattutto della Sicilia).

Il porto di Pisa era stato frequentato da tempo da numerose marine, le quali concorrevano all'espletamento delle operazioni commerciali delle città dell'interno — mi piace insistere — non solamente toscane. Quando la flotta pisana cade, indubbiamente Pisa subisce un danno considerevolissimo, il quale si estende alle città interne, che si avvalevano di una buona porzione delle stive delle navi pisane. Ma il rimedio per queste ultime città poté essere abbastanza pronto, dato che esse si erano di già adoperate per procurarsi la disponibilità di stiva in navigli di diversa nazionalità, sia per premunirsi di stive e riserva (si erano, infatti, affacciate frequenti inimicizie e sospensioni di rapporti con Pisa), sia per integrare la disponibilità di carico delle navi pisane, essendosi i loro affari di molto accresciuti (sempre con vantaggio del porto e del mercato pisano, in cui si moltiplicavano gli incontri). Sì che le potenze interne fecero sempre più ricorso alle marine genovese, veneziana, catalana, provenzale e basca e, più tardi, andalusa, portoghese, fiamminga, inglese, tedesca, normanna, gaetana-napoletana e siciliana, in un rapporto fra i carichi delle medesime affidati ed i carichi accolti dalla sopravvissuta e dalla in parte ricostruita flotta pisana (cui sono da affiancare le navi lucchesi, fiorentine, senesi e pistoiesi) almeno centuplo: non tanto per le esigue dimensioni di quest'ultima flotta, quanto per l'imponente volume di stiva ottenuto dalle altre, della cui entità ancora non ci siamo resi conto, avendo trascurato di indagare nell'interno delle navi e di risalire alle precisazioni, di ogni ordine, dell'atto principale di scambio.

Le correnti mercantili che confluivano e defluivano da Pisa in mani di soggetti forestieri e che una volta si concretavano in forte misura con l'ausilio della marina pisana, dopo la Meloria non abbandoneranno quella

sedes, ma si avvarranno, in nettissima prevalenza, dei servigi di navigazione delle altre marine, con le quali, del resto — secondo le indicazioni adesso fornite — avevano preso dimistichezza; nella rinascita del commercio pisano — che non mancherà, contrariamente a quanto è stato sostenuto finora — anche le aziende di Pisa faranno ricorso a navigli non connazionali.

Pisa avrebbe potuto ricostruire la sua flotta: preferì, invece, riversare i capitali superstiti in impieghi mercantili, industriali, bancari ed agricoli, come una potenza di terraferma, senza tuttavia escludere le costruzioni navali, che furono, però, limitate al suo ridotto rango tirrenico, dal punto di vista dell'esercizio in proprio della navigazione. Le nuove navi di Pisa circoleranno soltanto nel triangolo tirrenico, giungendo sino al vertice genovese ed impegnandosi largamente nella base siciliana; più tardi le ritroveremo in Provenza, persino in servizi regolari, e poi anche nel Mare del Nord (sulla fine del Trecento); ma sono navi dalla portata modesta ed in numero limitato.

Non sto ad indagare sulle ragioni di questa mancata ricostruzione: fra di esse, comunque, mi sembra di dover sottolineare quella di avere avvertito, da parte pisana, l'intervento, ormai verificatosi in sostituzione della sua flotta, di numerose altre, con grande prontezza e con larga disponibilità. Essa avrebbe potuto impedire o contrastare tale sostituzione chiudendo il suo porto: ma sarebbe stato un provvedimento che, portando ben presto all'esaurimento porto, mercato e città, avrebbe peggiorato la sua situazione. Non si dimentichi che Siena e Lucca si erano già dotate di porti propri — Talamone e Motrone — seppure di ripiego (tanto è vero che in condizioni normali continuavano a preferire Porto Pisano) e che Firenze si era aperta dei porti nell'Adriatico anche quando essa doveva volgere le sue azioni verso Ponente.

La perdita della flotta non rappresentò, dunque, per Pisa, la sua decadenza irrimediabile, come spesso (se non sempre) si è voluto sostenere: sebbene una momentanea depressione — per altro sensibile ed aggravata, poi, dalla perdita della Sardegna — dalla quale si riprese, impegnando la sua attenzione nell'entroterra, in maniera piuttosto vigorosa: ne è prova l'assunzione, da parte sua, del primo carattere nelle applicazioni economiche delle città interne, quello che si annida nei loro soggetti, nella forma delle aziende (le grandi società, in luogo delle aziende individuali, o comunque costituite da poche persone).

Già dalla prima parte del Trecento e soprattutto negli ultimi decenni del secolo noi vediamo fiorire delle grosse società mercantili, bancarie ed industriali, con solide filiazioni in Provenza e in Linguadoca, in Catalogna, a Genova, a Milano, a Venezia, a Roma e nell'Italia meridionale (soprattutto in Sicilia), dalla configurazione e dimensione, infatti, proprie delle altre città toscane: basta conoscere le aziende sotto i nomi dei Borromei, Assoppardo, del Voglia, da Lavaiano, Ciampolini, Maggiolini, delle Brache, Sancasciano, Sciancato, del Tesca, Alliata, Rosselmini, Aiutamicro, Malpiglio, Grasso, Sardo, ecc. In particolare, è notevolissima, ad esempio, la Compagnia di Baldo da Sancasciano, che, nel giro di 7 anni, ha raggiunto per i soli panni una cifra d'affari di 130.000 fiorini d'oro. La famiglia dei Borromei, dalla originaria San Miniato al Tedesco, cominciò la sua attività principale — di ordine mercantile-bancario, secondo il costume delle città toscane — in Pisa dal 1385, con Lodovico e Piero; poi, aprì filiali a Genova, Venezia e Milano; in quest'ultima città finì con il fissare la sua sede generale — con Giovanni e Borromeo Borromei —, « milanesizzandosi », ma conservando, ancora a metà del Quattrocento, tutte le peculiarità delle aziende toscane, come provano la tecnica e il genere di operazioni svolte, la prevalenza di personale stabile toscano e la contabilità, anche nelle sue filiali di Bruges e di Londra (un gruppo di miei allievi ha cominciato, con il mio assistente Dott. Giorgio Aloisio, lo studio dei preziosi registri di contabilità di queste aziende, conservati nell'Archivio dell'Isola Bella, nel Lago Maggiore).

Notevole è, in quell'epoca (la seconda metà del secolo XIV), la fioritura in Pisa anche di una banca: una vera e propria « banca pisana ». Sarà la fortunata circostanza che per Pisa si sono salvati i documenti più antichi rispetto a quelli di Firenze, e i più efficienti, rispetto a quelli di Genova e di Venezia, che ci permette di riconoscere in Pisa l'affermazione della banca nel senso pieno e moderno dell'istituto. Non già la banca che è considerata tale per i prestiti che fa ai sovrani, prestiti, in sostanza, a fondo perduto, perché, in realtà, avevano lo scopo di conquistare posizioni politiche e di altro tipo, e, soprattutto, di permettere alle aziende erogatrici la introduzione in luoghi ambiti, per operarvi più liberamente, oltre all'ottenimento di privilegi fiscali ed esenzioni parziali e totali sui diritti di entrata e uscita; prestiti, che non prevedevano rimborso, giacché erano da considerarsi, appunto, compensi per tali benefizi: la banca vera essendo

quella che sostiene ed asseconda la gestione delle altre aziende, dal punto di vista finanziario, con una attività continuativa.

A partire dal 1354, è possibile studiare la banca in maniera esauriente nei testi pisani, perché essi permettono di penetrare nella gestione di numerose aziende non bancarie, cioè, di quelle aziende mercantili ed industriali che hanno fatto ricorso al credito, mettendo noi in condizione di appurare come il credito è ad esse pervenuto e come ha agito nel loro complesso operativo. Si pensi che oltre i 3/5 dell'ammontare della cifra di affari dianzi indicata per la Compagnia Sancasciano furono coperti con l'intervento di altre aziende, le quali accordavano delle aperture di credito, dai lineamenti perfettamente attuali: autentiche *aperture di credito per forniture di merci*, alla maniera di oggi.

Esaminando, poi, la contabilità dal lato dei banchieri, ecco apparire il meccanismo snello, pronto e veramente « bancario » — giacché la banca esige, appunto, snellezza e rapidità di atti —, che si identifica con nutritissimi conti correnti, nei quali era permesso lo « scoperto »; la disinvoltura nel prelievo di fondi dalle proprie disponibilità reali o potenziali, per indirizzarli in pagamento a terzi (gli *chèques*, che per ora hanno trovato nell'anno 1347 la manifestazione più remota); i servizi occasionali di cassa per operatori stranieri; le aperture di credito di cui ho già detto e così di seguito. Si tratta di una piccola compagnia bancaria-mercantile, ma tanto eloquente: quella di Parazzone Grasso e Donato del Maestro Piero, attiva fra il 1373 e il 1338.

Pisa riprende anche la sua attività industriale, su un livello che non può provocare contrasti con Firenze — ai quali si è fatta spesso allusione —, poiché Firenze sospinge la qualità della sua produzione sempre più in alto, fino a raggiungere i massimi pregi di Bruxelles e di Malines, mentre Pisa si contiene nella produzione dai valori medi in giù, che si adatta assai bene alle regioni verso cui sospinge la sua azione mercantile marittima, a Napoli ed in Sicilia, come pure in Levante (incontriamo i panni pisani nelle mercuriali di Beirut, di Damasco, di Alessandria di Egitto e del Cairo).

Più considerevole, sempre in questa epoca, è l'affermazione dell'industria del cuoio, che è una delle molte industrie mediterranee finora neppure sfiorate dagli storici dell'economia. Il numero dei cuoiai attivi in Pisa è davvero impressionante e più rilevante ancora è la constatazione che la lavorazione di tale materia risale l'Arno nelle città immediatamente a sud

ed a nord del fiume, fino sulle colline — come a Montopoli — ed arriva oltre Empoli, alla stretta di Montelupo-Capraia.

Il porto di Pisa, nella parte finale del XIV secolo (e in quello successivo), si è rivelato il maggiore porto del Mediterraneo all'importazione di cuoia e pellame, che provenivano dalla Fiandra, dalla Scozia, dall'Irlanda, dal Portogallo, dalla Spagna meridionale (Estremadura e Andalusia), dai Paesi barbareschi, dalla Spagna mediterranea (comprese le Baleari), dalla Provenza e dalla Liguria, con un assortimento ragguardevole, che alimentava sia l'industria primaria (della concia), sia quella secondaria della manifattura, entrambe diffondendosi sempre più all'interno dove misero radici che sono tuttora efficienti e fruttuose (oggi, Santa Croce sull'Arno, San Romano (Montopoli) e Ponte a Egola, tanto fiorenti nell'arte della concia ci ricordano vividamente il basso Medioevo). Ho già avuto modo, in vari miei scritti e conferenze, di illustrare come questi beni poveri — tali erano essenzialmente le cuoia e le pelli — abbiano potuto superare, nell'epoca, distanze rilevanti: in virtù della creazione delle nuove tariffe di trasporto, che dalla loro primitiva condizione di estrema rigidità — la quale consentiva il commercio soltanto dei beni ricchi — furono portate alla differenziazione, ispirata al principio della discriminazione dei prezzi, tuttora in vigore.

Eguualmente, Porto Pisano non ha rivali in fatto di importazioni di lane, delle quali si avverte agevolmente la forte attrazione da parte delle industrie fiorentine e di altre città toscane, cui dobbiamo aggiungere molte zone (e per grossi volumi di materie) di quel retroterra padano, che il suo porto e il suo mercato erano riusciti ad aprirsi e che fino ad oggi non era stato preso in considerazione. Il repertorio delle lane in questo mercato è al completo, mancandovi soltanto le lane germaniche (della Brisgovia), le quali, peraltro, erano esclusivamente impiegate — e in misura modesta — dal lanificio lombardo. L'importanza di Pisa e il suo sviluppo dal punto di vista manifatturiero della lana sono, poi, confermati dal particolare che in Pisa vengono a stabilirsi delle aziende non pisane per lavorare la lana, ovviamente, alla maniera di allora, vale a dire secondo l'organizzazione del mercante-imprenditore o della fabbrica disseminata, che vivificano o moltiplicano le applicazioni dei vari soggetti dediti alle lavorazioni parziali in città e nell'area di decentramento, i cui limiti vanno dalla stretta di Ripafratta e lungo i pendii del Monte Pisano, a nord, aprendosi, poi, ad est e a sud-est, sino a Vicopisano-Santa Maria a Monte, risalendo la vallata

dell'Era e, quindi, per Lari, a Crespina e Colle Salvetti. Vi sono filiali di aziende mercantili di Pistoia e soprattutto di Arezzo, che vediamo impegnate in tal guisa dal 1375, ripetendosi la funzione fra aziende di successive generazioni: il che prova la riconosciuta validità di simili applicazioni. Con questo espediente, alla materia prima veniva evitato il tragitto dal mare alla sede manifatturiera pistoiese o aretina e al panno lo stesso percorso, in senso inverso, se destinato all'esportazione oltremare, con apprezzabile contrazione dei costi e con sensibile risparmio di tempo. I panni degli imprenditori pistoiesi e aretini così realizzati, che erano panni pisani, prendevano la via di Roma, di Gaeta (per addentrarsi nella Terra del Lavoro e negli Abruzzi e Molise), Napoli (con il relativo retroterra), Salerno (per le transazioni fieristiche), in Calabria, Sicilia e Sardegna; ma anche nel Levante, secondo l'accenno già dato.

Nello stesso periodo, Pisa si rivela una notevole piazza assicurativa. Questo Istituto è sorto nella prima parte del secolo (alle attestazioni trovate dal Bensa del 1347, posso aggiungerne altre anteriori, nello stesso Archivio di Stato di Genova, del 1342 e un gruppo di atti notarili lucchesi del 1328, già segnalati dal Lopez); ma proprio da Pisa, ci viene la prima polizza — che rimonta al 1379 — in senso pieno, dagli elementi totalmente moderni, come li ritroviamo nelle polizze di oggi. I soggetti attivi di questa operazione in Pisa sono fiorentini e numerosissime appaiono le aziende pisane dedite a questo ramo operativo. I miei allievi ed io studiandone una ventina, abbiamo incontrato numerosi conti alle assicurazioni, con nutrite serie di premi riscossi, i quali dicono, appunto, che Pisa era una piazza assicurativa di primo rango: la maggiore d'Italia (che, per allora, vuol dire del mondo), dopo Firenze e Genova.

Se riprendiamo in esame il problema nella sua interezza, cioè, ridistendendo la nostra osservazione sulla funzione generale assoluta in precedenza da Pisa, ci accorgiamo che essa si è riprodotta o, meglio, che essa è rimasta nei lineamenti essenziali del secondo periodo della storia economica pisana (ed esattamente, dalla prima parte del Trecento): ed è proprio perché la funzione stessa non si è spenta, che il porto di Pisa attrae le flotte altrui al servizio di molteplici popoli, compresi i grandi operatori pisani. La flotta pisana, secondo i riferimenti lati da me offerti, si presenta attorno l'anno 1400 con 8-10 navi di maggiore portata — al di sopra di 250 botti (corrispondenti a 180 tonnellate di portata in peso) — che

arrivano in Provenza-Linguadoca, nella Catalogna e Baleari, in Tunisia e, assai più raramente, nel Mare del Nord.

In quello stesso tempo, tutte le marine atlantiche frequentano il porto di Pisa, dove si incontrano spesso anche le navi della navigazione libera veneziana e persino il servizio di stato — la « muda di Fiandra » — che una volta si presenta con tutte e cinque le sue galee, sbarcando i quattro quinti del carico proveniente da Fiandra-Inghilterra-Spagna.

Studiando la funzione di una città, non dobbiamo restringerci alla considerazione degli esponenti: bisogna osservare i fenomeni quali vi erompono o vi si concludono o vi sono condizionati (e in quale forma e misura) del tutto obiettivamente, magari scendendo poi alla analisi, sceverandone la natura e portata delle componenti. Così regolandoci, accertiamo che la funzione (per essere esatti, il binomio Pisa-Porto Pisano) è rimasta inalterata — ed anzi, si è ampliata qualitativamente e quantitativamente — per la permanenza delle componenti funzioni di Lucca, Firenze, Siena, Pistoia e Arezzo; e se alcune si sono attenuate — come quelle di Siena, di Pistoia e, poi, di Lucca — altre, come la rigogliosissima Firenze, si sono accresciute, assieme al potenziamento degli addentramenti padani, sia che gravitino direttamente su Pisa (attraverso la strada della Cisa), sia che si appoggino alle irradiazioni fiorentine in tale area. E permangono anche le componenti d'oltre mare. Non importa, se la componente propria di Pisa — la sua flotta —, per giunta determinante nell'originaria affermazione di queste funzioni sia stata rimpiazzata da altre. Quest'ultimo particolare interessa soltanto il volto economico della città; ma non la sua funzione, dall'ampiezza e grandiosità che qui ho riferito.

Dopo l'assedio del 1405-1406, Pisa è sottomessa definitivamente da Firenze (riavrà, un secolo più tardi, una breve indipendenza, di nessun significato): e nulla muta, se non la più regolare utilizzazione del suo porto da parte di quest'ultima città. Il cambiamento si verifica più avanti, dal 1421, da quando Firenze acquista il porto di Livorno, che dalla fine del Trecento era entrato in azione per integrare Porto Pisano: l'accentuarsi dell'insabbiamento di quest'ultimo, accrescendo l'importanza del movimento di quello di Livorno, fa fiorire rapidamente la nuova città attorno ad esso: e soltanto allora avrà principio la decadenza di Pisa, che rimane, tuttavia — almeno sino alla metà del secolo XVI —, la sede di grosse società forestiere (soprattutto, fiorentine) mentre alcune locali erano emigrate, dopo la conclusione dell'assedio, per ritornarvi molto tardi o per rimanerne

sempre lontane (come avvenne delle famiglie, con le relative aziende, trapiantatesi in Sicilia).

Lucca. - La descrizione della funzione economica disimpegnata da Pisa, con i particolari delle sue componenti toscane (terrestri e d'oltremare) — che era opportuno chiarire — ha implicitamente messo in luce le funzioni delle altre città toscane: almeno per la parte onde queste hanno contribuito alla funzione pisana e ne hanno tratto vantaggio.

Quanto allo sviluppo iniziale, Lucca si trova in una posizione leggermente differente rispetto a quella delle « consorelle »: perché, allorché rinasce Pisa, essa ha raggiunto di già alti gradi di progresso, che permettono di definirla la principale città della Toscana (così, per lo meno, fino al XIII secolo): e ciò per il ruolo che ha rivestito nel sistema longobardico (qui torna opportuno richiamare la sua zecca famosissima) e nella successiva era matildina, che ho già rammentato, con i suoi rilevanti interessi e stanziamenti aperti nella Pianura Padana. La rinascita del porto di Pisa e l'affermazione della relativa marina, consentirà l'acceleramento della evoluzione di Lucca, con aperture nuove nella sua attività (comuni a tutti i poli del Mediterraneo centrale ed occidentale, che solo si graduano in ordine al tempo dei loro interventi) verso i ricchi empori di Levante, dove, più che in Sicilia, essa ha appreso i segreti della manifattura serica, della quale serberà il monopolio in Occidente ancora nella metà del XIV secolo e la quale caratterizza l'intera sua struttura economica con un apporto quantitativo considerevolissimo. Sempre sul mare, Lucca si inserisce nelle correnti determinate dall'azione delle flotte tirreniche e provenzali, portandosi in Provenza e in Linguadoca — cioè, di qua e al di là dal Delta del Rodano — da cui salirà agevolmente, al posto degli itinerari alpini, verso i paesi del nord e, in ispecie, prima di giungere al Mare del Nord, verso le Fiere di Champagne. Nell'epoca (secoli XII-XIII), noi assistiamo ad uno spostamento — non emigratorio, ma di interessi e di azioni — che i popoli dell'Italia centrale e quelli che gravitano su Genova indirizzano verso quelle zone, facendo fiorire le prime succursali di aziende toscane nell'interno della Provenza, molto prima che Avignone divenga la capitale del Papato, ossia dalla seconda parte del Duecento.

Mi sembra di poter ricostruire così, brevemente, i tratti fondamentali della funzione lucchese: espansione settentrionale, nell'Emilia e in Lombardia, che, si estenderà al Veneto e, ancora più, a Genova (per le ragioni che

chiarirò); di contro, su un ampio arco marittimo, dalla Provenza e Linguadoca, cui seguiranno gli stabilimenti in Catalogna e in Sicilia e fino nel Levante. Dopo avere risalito la « via rodaniana » e dopo i fruttuosi indugi nelle fiere di Lagny, Provin, Bar-sur-Aube e Calan, essa produce ulteriormente verso nord — quasi contemporaneamente ai senesi e precedendo Firenze — per raggiungere i mercati fiamminghi, da cui proviene il bene più ricco offerto da quelle regioni, il panno di lana, collocabile in tutti i mercati e specialmente in quelli ricchi. Da lì — sempre a somiglianza di Siena e di Firenze — avverrà presto il salto in Inghilterra. Le aziende lucchesi sono certamente tra le prime a piazzarsi nell'Isola britannica e con notevole prontezza vi organizzano operazioni che si svolgono con la Fiandra: comprano la lana in Inghilterra e la fanno lavorare ai « drapiers » fiamminghi, stimolando la produzione di panni, che poi prendono in loro mani per commerciarli lontano. È molto probabile che più avanti ancora — sulla fine del Trecento — esse abbiano agito in Fiandra da mercanti-imprenditori, come ho avuto modo di constatare per alcune grosse società fiorentine, in ispecie per la Compagnia degli Alberti e quella dei Mannini: ciò può essere facilmente avvenuto da parte delle società dei Bernardini e dei Quarti e di quella dei Guinigi, impegnatissime nel fare affluire le lane inglesi in Fiandra, con le quali si procuravano i panni. Inoltre, a Bruges e in tutti i mercati di Fiandra e di Brabante, le aziende lucchesi collocano i preziosi drappi serici, l'altro bene — di gran lunga il più ricco — che offre l'Occidente negli scambi internazionali, ma che non può fare presa ampiamente come i panni di lana.

Ancora anticipando i metodi di Firenze, Lucca costituisce dei capisaldi con filiali di case-madri o con aziende autonome in tutti i luoghi che via via rivelano apprezzabili attitudini, concorrendo, di sovente, le aziende stesse alla individuazione di tali attitudini e, quindi, contribuendo in maniera decisiva al loro sfruttamento e potenziamento. Tali capisaldi vengono instaurati in Catalogna fino dall'inizio del XIV secolo; nella seconda metà, troviamo i lucchesi in Andalusia e in Portogallo; e un altro terreno intensamente da essi praticato è l'Italia meridionale e specialmente la Sicilia.

Sulla fine del Trecento si parla di una depressione di Lucca, di una sua decadenza, perché, a seguito delle lotte politiche interne molti dei setaioli di primo rango abbandonarono la città e si stabilirono a Bologna, a Venezia, a Genova, determinando la conoscenza e la diffusione dell'Arte

serica in tali città. È vero che fu un fattore politico a provocare questo esodo; ma vi concorse anche un'attrazione esterna di ordine economico: Lucca lavorava soltanto sete provenienti dal Levante, le quali avevano porti *considerevoli in Venezia e in Genova, oltre che in Pisa. In seguito all'affacciarsi di numerose rotture di relazioni con Pisa, Genova andava diventando il porto preferito dai lucchesi: da cui, tutta una loro politica di amicizia verso Genova, allo scopo di avere sempre pronta la disponibilità del porto e, soprattutto, del naviglio. Similmente, Lucca fece con Savona, che addirittura divenne, nel 1370 circa, una sua piazza di armamento di navi. Così, per la compagnia di Benedetto e Antonio Bocci, che vi armò ben tre navi, le quali svolgevano un servizio quasi regolare tra la Linguadoca (il porto di Aigues-Mortes) e la Provenza (Port-de-Bouc e Marsiglia), Savona e il porto di cui Lucca si era, intanto, dotata a Motrone, ma che era insufficiente. Che esso fosse inadatto e che Lucca, comunque, tenesse sempre al più vicino e attrezzato porto di Pisa è provato dal fatto che le sue navi andavano più frequentemente a Pisa, anziché a Motrone o almeno vi sostavano più a lungo, compiendovi le scariche copiose. Naturalmente, quando lo scalo di Pisa si chiudeva, era necessario fare capo a Motrone, oppure, per le navi maggiori, riparare a Porto Venere o addirittura a Genova, e a Savona. Questi setaioli — tutti i mercanti-banchieri lucchesi erano setaioli —, quali i Balbani, i Cari e i Cenami, le cui vicende ho potuto seguire dappresso per qualche decennio sui documenti, scelgono Venezia e Genova, perché in quei porti trovano immediatamente il filo serico. E lì, con i lavoratori della propria città, impiantano le fabbriche, alla solita maniera dell'impresa disseminata, che chiama in causa le popolazioni cittadine — convertendole e abilitandole all'Arte della seta —, e debordando ben presto anche verso il contado, impegnandone le energie e concorrendo così — come faceva l'industria laniera — alla sua connessione con la città.*

L'esercizio dell'industria serica a Bologna, a Venezia e a Genova, da parte delle aziende lucchesi, mi fa tornare alla mente quello che abbiamo constatato per il ramo laniero, a proposito degli stanziamenti aretini e pistoiesi in Pisa: la eliminazione del percorso fino a Lucca della materia prima e nel senso inverso del tessuto, nei casi di esportazioni lontane del manufatto: così, per esempio, quando quest'ultimo doveva essere collocato a Milano (evitando il percorso della materia prima Venezia-Lucca e riducendo e semplificando quello del manufatto, che in luogo di andare a Milano da Lucca, vi andava da Venezia). Il riferimento a Milano è

importante, perché da quella città avveniva, poi, la prosecuzione del viaggio verso i mercati transalpini, fino ad arrivare in Inghilterra.

La prima tappa dei setaioli lucchesi che abbandonano la città sembra essere stata Bologna, soprattutto con le aziende dei Cari e dei Balbani, che cominciano la fabbricazione in grande e che, poi, esportano o per la via di Pisa o per la via di Motrone o per la via combinata di Genova o di Venezia, oltre che per le vie terrestri.

L'esodo dei setaioli lucchesi provoca una decadenza della città; ma non delle sue aziende espatriate — non è facile comprenderlo —, le quali, al contrario, si incrementano. Negli ultimi decenni del Quattrocento, si assiste ad una ripresa generale della città — ricombinatesi le forze interne ed esterne — con il potenziamento di alcuni capisaldi e la partecipazione alle grandi imprese in nuovi territori: così, nell'Andalusia (e, quindi, in America) e alle Fiere di Lione (e in quelle della Castiglia), mentre vengono piuttosto trascurate le antecedenti Fiere di Ginevra della metà del secolo.

Lucca, anche se non sempre tra le sue mura cittadine, ma nei luoghi diversi dove le sue aziende avevano sede, è stata notevole pure per le operazioni cambio-bancarie. Non possediamo una documentazione diretta in tal senso, se non nei carteggi di operatori lucchesi che ci ha tramandato l'Archivio Datini di Prato; ma dai libri contabili di aziende di Pisa e in ispecie dai rapporti di esse con aziende lucchesi rileviamo una straordinaria vigoria ed un accentuato progresso nella tecnica bancaria. Mi piace ricordare che proprio ad opera di mercanti-banchieri lucchesi (come i Trenta e i di Poggio) sono state compiute le più antiche girate cambiarie, seppure fuori del titolo, che rimontano all'ultimo decennio del secolo XIV (ve ne è un esemplare di Zara anteriore di pochi anni; ma esso non è perfetto come quelli di fronte lucchese). La riprova della inclinazione e delle tradizioni bancarie lucchesi risiede nel ruolo altissimo che essa ha saputo svolgere alle Fiere di Lione, e, attraverso di queste, in quelle di Castiglia (si pensi che nell'Archivio di Simón Ruiz di Medina del Campo — conservato oggi presso l'Università di Valladolid — su 6.000 lettere di cambio circa, molte centinaia fanno capo ad una sola azienda lucchese, la Compagnia dei Bonvisi).

Ritornando alla funzione di Lucca nei riflessi della Toscana, da questa narrazione appare chiaro che essa non vi si incastrava; ma soltanto vi si affiancava ad ovest, attraverso il pilone pisano, nel quale, infatti si annodava il fascio di rapporti verso la Pianura Padana e oltre e, di contro, quello

dei rapporti d'oltremare. Ed anche questo pilone, Lucca ha cercato di evitare, dotandosi di un porto proprio (dopo Montrone, a Viareggio) e soprattutto procurandosi la disponibilità di un grande porto (da cui smistare su quelli propri, sempre troppo esigui), attraverso la ricordata politica di amicizia con Genova e con Savona. Insomma, con interessi portuali liguri e — dall'altro lato — con quelli veneziani, il complesso operativo lucchese si dissociava sempre più dal sistema toscano, che, tuttavia, possiamo vederlo da esso integrato ed irrobustito, per quanto le considerazioni regionali per quell'epoca siano secondarie (mi ci hanno portato l'affinità di alcuni caratteri con quelli fiorentini, che ritengo siano emersi a sufficienza, specialmente per quanto concerne il metodo della costituzione di « capisaldi » nei luoghi salienti).

Non vi sono stati addentramenti lucchesi nella regione toscana, se non i tentativi in Valdinievole durante la Signoria di Castruccio Castracani, che portarono Lucca sino a Serravalle Pistoiese. Lucca si serviva, tuttavia, delle strade transappenniniche imperniate su Pistoia, le quali immettevano più agevolmente a Bologna (e Venezia), che non quelle di sua frequente utilizzazione per raggiungere la Padania centrale (attraverso i passi di Perceto e della Cisa).

Siena. - La circostanza — messa in evidenza nella illustrazione della funzione di Pisa, la quale ci ha anticipato dei concetti attorno a quasi tutte le città toscane — che Siena deve massimamente il suo sviluppo all'ubicazione sulla via Francigena e ad un facile accesso a Pisa (con il tronco che da tale via si staccava presso la attuale Fornacette, oppure con un percorso fluviale da Pontedera) indica subito i lineamenti essenziali della funzione senese: da un lato, la sua azione all'interno, che presto si precisa nell'ambito del suo contado e con l'accessione dei territori finitimi, di cui parlerò; dall'altro, le sue aperture sul mare.

È impressionante il movimento tra Siena e Pisa, quale ci è rivelato dal libro di conti edito dall'Astuti, che si riferisce al periodo 1277-1280, il quale ci permette anche di stabilire che la via Francigena in quel periodo passava per San Gimignano.

L'espansione senese oltremare fu molto contenuta nella direzione levantina, svolgendosi in nettissima prevalenza dalla zona opposta, ma per portarsi a Genova e nei porti provenzali-linguadocensi, dai quali tosto ridiveniva ... terrestre, con una poderosa ascesa alle Fiere di Champagne e,

poi, in Fiandra e in Inghilterra: vale a dire, alla maniera già constatata per i lucchesi (e ciò avvenne quasi contemporaneamente) e che si riscontrerà, poi, per Firenze.

Le Fiere di Champagne costituirono per i senesi — come per altri popoli toscani e dell'Italia settentrionale — il terreno delle loro prime affermazioni internazionali di grande respiro: impegnandovisi tutte le maggiori compagnie, come quelle derivate dai casati degli Ugolini, Tolomei, Salimbeni, Sansedoni, Cinughi e Saracini. Inoltre, alla guisa delle aziende fiorentine, lucchesi e pistoiesi, quelle Fiere furono, per le senesi, il trampolino di lancio verso la Fiandra, da cui in Inghilterra, dove emerse e divenne celebre la « Magna Tavola » dei Bonsignori, la quale, però, nel 1300 fu travolta dal fallimento, che si ripercosse nella casa-madre e nelle aziende satelliti, con tutta una catena di crolli, o, per lo meno, di notevoli dissesti: aprendo una crisi profonda, via via aggravata dall'accentuarsi dell'espansione fiorentina, che, fra l'altro, con la sua forza di attrazione — e agevolata dalla funzione di Arezzo — incanalò verso di sé una buona parte del movimento con l'Umbria e le Marche, una volta soggiacenti a Siena.

Si assiste ad una ripresa negli ultimi decenni del XIV secolo; poi, ancora nella seconda metà del Quattrocento e in quella iniziale del Cinquecento, che è rivelata da un particolare, finora sconosciuto: l'intervento alle Fiere di Lione, con varie aziende, fra cui quella dei Borghesi, che possiamo studiare mediante la sua documentazione diretta. Ma gli slanci internazionali che avevano innalzato le compagnie senesi alle prestigiose posizioni sciampagnarde non si ripetono: rimanendo le nuove manifestazioni ad un livello interregionale. Il compito che Siena, da allora, disimpegna è quello di inquadrare, con il proprio territorio, l'alto Lazio e l'Umbria meridionale (soprattutto con le zone di Viterbo e di Orvieto, rispettivamente) e ciò, in ispecie per confluenza e defluenza su Porto Pisano e, poi su Livorno. Come ho ricordato, Siena, dal 1313, si è provvista di un porto proprio a Talamone, il quale, però, non era in grado di sopportare un movimento consistente, nonostante gli impegni e le cure per potenziarlo — così come se ne migliorò la viabilità di accesso — nell'intendimento di farvi operare Firenze, che lo praticò ben volentieri soltanto nei momenti di crisi acuta con Pisa.

Nel Cinquecento, lo Stato senese, che, infatti, è indipendente, persegue una politica economica di autonomia dal Ducato toscano, ma finisce con l'isolarsi dal resto del mondo, come prova il fatto che si riduce ad aperture

sul mare (seppure semplicemente integrative di quella di Talamone) alla foce dell'Ombrone e dell'Albegna. La caduta della Repubblica, nel 1555 (vanamente prolungata al 1559, con la resistenza di Montalcino) e l'annessione al Ducato di Toscana (ormai prossimo a divenire Granducato, ossia, dal 1569) ristabiliranno rapporti di largo respiro; ma la decadenza aveva già colto lo stesso Stato principale.

Pistoia. - L'arco appenninico, che con le sue propaggini scende quasi a picco sulla città, potrebbe far pensare che Pistoia avesse indirizzato le sue azioni economiche principalmente in direzione opposta: invece, come accade di sovente, essa ha voluto affrontare l'ostacolo (peraltro, già inciso da più solchi stradali romani), portandosi ben presto al di là, verso la Pianura Padana, che in Bologna offriva una città ed un emporio in piena ripresa, oltre tutto adducante a Venezia. Questo è il primo campo di espansione pistoiese di rilievo; il quale, pertanto, tipicizza la città. Ma le forze per il superamento appenninico e per l'instradamento padano (nei secoli XII-XIII si trovano i pistoiesi dal Piemonte a Venezia) erano state moltiplicate e sollecitate dall'azione risalente dal mare (attraverso il solito binomio di Pisa e del suo porto), sul quale anche gli operatori di Pistoia si erano avventurati.

Sembra che si ripeta, pertanto, nella funzione di queste città interne della Toscana, una doppia apertura a ventaglio dai vertici non coincidenti (lo possono essere soltanto per le città marittime, come per Pisa), dei quali uno è, immancabilmente, Pisa (con il suo porto, sempre da sottintendere e che d'ora innanzi tacerò) e l'altro è costituito dalla città sotto osservazione: analoghi sono il dispiegamento marittimo (con gli ovvi addentramenti), da un lato, e quello terrestre (che può arrivare all'Adriatico e al Mare del Nord), dall'altro; analogia, che si rafforza, se riflettiamo che a determinarla è, principalmente, il polo pisano: difatti, esaminando la funzione di Pisa, abbiamo visto che vi rientrano — integrandola, ma pure traendone alimento — le funzioni delle città interne: e con ciò possiamo sottolineare nuovamente il concetto che Pisa ha esercitato un ruolo fondamentale nello sviluppo di tali città, portando ad una compattezza regionale, che andava ben oltre i confini attuali della Toscana.

Prima ancora di quelli fiorentini, ritroviamo i mercanti-banchieri di Pistoia nelle piazze settentrionali e, quindi, in Provenza e, infine, alle Fiere di Champagne ed in Fiandra, con grosse aziende, cioè, alla maniera propria

delle città toscane interne, che, come già quelle lucchesi e quelle senesi (e, più tardi, quelle fiorentine), combinano insieme affari mercantili, originali e voluminose operazioni bancarie, compresi i servigi di esattoria pontificia. Rilevanti sono le figure di società pistoiesi — il Maestro Mario Salmi ha ricordato all'inizio l'autore che le ha messe in luce, il Chiappelli — come gli Ammannati, i Cancellieri, i Panciaticchi, i Visconti, i Guazzalotti, i Manneli, i Partini, i Chiarenti, i Reali e i Somiglianti, che noi incontriamo in tante parti del mondo, mentre la città, massimamente nel Trecento — la documentazione mi permette di fare questa affermazione; ma può darsi che ciò sia avvenuto anche prima — rivela notevoli attitudini laniere, che si esprimono soprattutto nella qualità, per cui essa può definirsi la prima città della Toscana, dopo Firenze, quanto al pregio dei panni. Queste merci si diffondono a Nord, sino a pervenire a Venezia: ed è per tale ragione che i panni pistoiesi si ritrovano anche in Levante. La riprova che l'industria laniera ha assunto in questa città dimensioni non trascurabili è dovuta alla circostanza di avere recentemente rinvenuto un testo, nell'Archivio Datini di Prato, con i particolari della costruzione di due edifici destinati a « tiratoio », che sono gli impianti più costosi richiesti dal lanificio di allora: ebbene, questi edifici con i relativi impianti hanno raggiunto un valore di oltre 900 fiorini d'oro, che è una somma considerevolissima. Ne sono menzionate anche le misure, fra cui quella dell'altezza, che ci permette di avvicinarla ad un terzo piano di oggi.

Quando Firenze si mette a praticare le stesse strade terrestri, gli stessi mercati e con il medesimo repertorio mercantile, si sviliscono le azioni delle altre città: giacché è proprio il settore terrestre ad imprimere un carattere, a dare corpo alla funzione di queste città, essendo comune l'altro « vantaggio », quello marittimo: la medesima cosa si è verificata per Siena, quando Firenze la raggiunse con i suoi traffici negli stessi luoghi dell'Italia settentrionale e del Delta rodaniano, della Champagne, della Fiandra e dell'Inghilterra, dove quella città si era già proficuamente piazzata, senza dire della sottrazione operata in una parte dei territori circostanti, come ho detto.

Non è che dalla metà del Trecento Pistoia si spenga del tutto (alcuni storici politici pensano così, perché essa è passata alle dipendenze di Firenze); ma si degrada ad un rango regionale, semplicemente contribuendo ad inquadrare nella regione il territorio che la circonda a nord, piuttosto accidentato, ma attraverso cui alimenta e sostiene buone comunicazioni con l'arco padano, il quale, però, si è pur esso ristretto.

Arezzo. - Dalla narrazione fin qui svolta sono emerse analogie tra le varie città, soprattutto con la descrizione della funzione di Pisa, che, infatti, tutte le compendia ed esprime. E il caso di Arezzo assomiglia molto a quello di Pistoia: essendosi anche essa adoperata nel superare alle spalle l'ostacolo delle propaggini appenniniche, di là dal quale si apriva l'opulenza della Pianura Padana, seppure immettendo sul Mare Adriatico, che era vivacissimo soltanto in Venezia, e, molto meno, presso Ancona, a parte la lontana Puglia; e — continuando nella analogia — anche Arezzo irrobustiva la sua azione attraverso Pisa, e quindi, sul mare. Ma la sua estensione nell'uno e nell'altro campo, rispetto a Pistoia, fu assai minore. Ho già accennato che di là dall'Appennino gravitante su Arezzo e nelle sue esigue e impervie e povere vallate (anche il Casentino, così chiuso, è tale) le occasioni affaristiche non potevano essere che molto ridotte: e Arezzo aggirò, per così dire, l'ostacolo, spingendosi nelle più accessibili zone dell'Umbria (sino a Foligno, a Spoleto ed a Gubbio) e, più avanti, nella Marca centro-settentrionale. Ciò prova una notevole forza di espansione, anche perché in quelle zone era già introdotta Siena; per Arezzo, però, è da tenere presente che l'impulso pisano era ritrasmesso più validamente da Firenze, molla principale della prosperità economica aretina, quando fra le due città correvano rapporti pacifici: altrimenti, le operazioni dall'Umbria al mare disertavano Arezzo per prendere la via di Siena, la quale pure era costretta a seguire strade meno agevoli e più dispendiose. Quando la città sarà definitivamente conquistata da Firenze (nell'anno 1384), la economia sua e dell'arco alle spalle si inserirà regolarmente in quella fiorentina regionale e — contrariamente alle opinioni finora espresse — la città conoscerà periodi di prosperità, specialmente quando emergeranno avveduti e forti uomini d'affari, come Simo di Ubertino (morto nel 1393) e, ancor più, Lazzaro Bracci (morto nel 1425), che tanto bene hanno impostato l'articolazione fondamentale su Firenze e su Pisa e tanto felicemente si sono impegnati nell'industria (concretando opifici lanieri proprio a Pisa), nella banca e nell'assicurazione.

Interessante — per scendere a qualche particolare — la penetrazione aretina in direzione adriatica, portandosi con alcuni suoi mercanti a porre le sedi nei porti maggiori compresi fra Cesenatico e Ancona (soprattutto a Rimini e Fano); ma egualmente intensi sono i rapporti con le città dell'interno: Urbino, Sassoferrato, Fossombrone e Cagli; e, scendendo un po' a sud, sino a Fabriano e Pioraco, per i prodotti delle cartiere, che in quei

luoghi tuttora sussistono; e sempre dappertutto con aziende stabili. Sono gli aretini i primi — o almeno quelli che vi hanno avuto una parte notevole — nella esportazione di queste carte verso la Provenza; e, poi, quando potrà essere utilizzata la via di Gibilterra, essi ne faciliteranno l'esportazione verso il Mare del Nord, senza dire della loro diffusione in tutta la Spagna mediterranea e nel Portogallo (e qui torna in gioco la funzione di Pisa, che rende estremamente semplici le spedizioni oltremare).

Per riassumere, Arezzo rientra nel sistema economico toscano: è una parte integrante della Toscana; sostiene la potente azione di Firenze, agevolandola alle spalle, in una zona dove quest'ultima città, in altri momenti, si sentiva invece venir meno: sostegno, che consiste nel convogliare e connettere, nel sistema, le molteplici zone rammentate dell'Italia centrale, serrando un'ampia fascia di svolgimento latitudinale, che arriva sino all'Adriatico. Dell'efficienza di questa sorta di unificazione ci accorgiamo, fra l'altro, quando Firenze è costretta a fare appello all'Adriatico (tra Ravenna e Ancona), perché Pisa e Porto Pisano le vengono precluse: i dirottamenti in quel senso sono allora notevolmente facilitati dalla valida organizzazione che Arezzo offre nella sua apertura a ventaglio verso est.

Non è vero che l'Appennino abbia tanto diviso l'Italia: sotto l'azione di alcuni operatori così preparati e lungimiranti, esso cessava di essere un ostacolo e segnava, anzi, la sutura dei due importanti bacini dell'unico, grande, Mare Mediterraneo.

Un grande stimolo Arezzo ha rappresentato principalmente per le regioni centrali e settentrionali dell'Umbria, convogliandole verso il Tirreno e verso il nord, come pure offrendo loro i vantaggi dell'attraversamento peninsulare di Pisa-Firenze ad Ancona.

Prato. - Questa città, serrata tra Firenze e Pistoia, non ha mai recitato un ruolo economico di primo piano, anche quando essa è stata indipendente; soltanto la si può avvicinare a Pistoia per una sua particolare apertura appenninica: quella realizzata con il risalire del suo fiume, il Bisenzio, e praticata dai suoi mercanti — come pure dai fiorentini — per portarsi a Bologna e, in genere, nella Pianura padana dove, però, non ha mai impiantato sedi rilevanti di sue aziende.

Prato ha recitato un ruolo di rilievo quando si è avvalsa di figure notevoli di operatori: secondo l'esempio di Francesco di Marco Datini (1335-1410), che fa luce piena — oltre che sulla città, su tutta la Toscana e

sull'interno Occidente di allora — dall'ineguagliabile Archivio che egli ci ha lasciato (basta pensare alle 153.000 lettere pervenute da 270 città di 16 stati differenti e i 604 registri tenuti in Italia, Spagna e Francia). Il Datini, tuttavia, fu un operatore divenuto ben presto fiorentino quanto ai caratteri delle sue aziende (e delle sue azioni) anche perché a Firenze fissò la sede della sua società principale — una *holding company*, che partecipava al capitale di tutte le altre società, dislocate a Pisa, Genova, Barcellona con filiali a Maiorca e Valenza; mentre soltanto la società di Avignone, stava a sé — e ivi, poi, aprì l'azienda più originale, quella bancaria, altamente specializzata. In Prato egli impiantò una serie di aziende di Arte della lana e una di Arte della tinta, che produssero la conseguenza di far mettere forti radici a questa industria: al punto che esse continuano a produrre — tanto largamente e proficuamente — « alberi » e « frutti » anche al presente. In quel periodo (dal 1383 al 1400) il Datini dà un grande risalto alla sua città e vivifica tutta la campagna attraverso le sue azioni di mercante-imprenditore. Prato, compressa come era dallo sviluppo industriale di Firenze e di Pistoia, non poteva più espandersi nella pianura che sarebbe stato più agevole percorrere verso nord e verso sud; ma, appunto perché la sua industria era divenuta vigorosa ed irresistibile, essa accentuò sempre più l'appello a braccia di lavoro esterne, che andò a reperire superando le montagne ad est (fino al medio Mugello) ed a ovest, oltre il monte Albano per scendere addirittura in Valdinievole, sino a Cerretto Guidi, e passare l'Arno, per arrivare a Bottinaccio.

Soprattutto l'Arte parziale della tintura conseguì un grande progresso: tanto è vero che ad essa ricorrevano numerosi e reputati lanaioli di Firenze. Studiando le vicende della città nei secoli successivi, avvertiamo come essa sia sempre popolata di lanaioli; se ci spostiamo fuori di Prato, vediamo i suoi prodotti raggiungere ancora mercati lontani e addirittura stabilire una sorta di filiali a Ragusa.

Insomma, il Datini seppe imprimere alla sua città un carattere industriale, che diffondeva i suoi effetti benefici in una vasta area del contado: e che è quella cui ancora oggi la città attinge per la medesima funzione laniera, rimasta ancorata alla organizzazione dell'opificio disseminato.

Per concludere, tutte queste città hanno apportato un retroterra su Pisa, che a sua volta ha attratto numerosi spazi esterni, fino a giungere all'Adriatico: praticamente formando un'unica, vastissima fascia di territorio, comprendente, con l'odierna Toscana, tutta l'Umbria, grandissima parte

delle Marche e del Lazio settentrionale, arrivando fino a Roma, che, infatti, aveva in Pisa un suo avamposto, dal quale veniva effettuato lo smistamento da navi minori o dai trasporti terrestri. Il notevole è che lungo questa fascia le comunicazioni con il mare non si stabilivano soltanto in Pisa: nel versante tirrenico, in tutti i porti e porticcioli compresi tra Portovenere (nel golfo de La Spezia vi erano la stessa La Spezia, Panicaglia e Lerici) e Civitavecchia e giù fino alla Foce del Tevere; nel versante adriatico, ogni porto compreso tra Ravenna ed Ancona veniva praticato da correnti germogliate persino a Viterbo o addirittura a Talamone, che attraversavano, così, la Penisola in questo suo settore centrale, per andare ad Ancona o a Rimini, ecc. Insomma, almeno nella seconda metà del Trecento, quest'area forma un mercato unico in virtù dell'azione che svolgono, nell'un lato e nell'altro le « minori » città toscane — congiuntamente a Firenze, è ovvio — che pur sembrano tutte gravitare sul Tirreno, trovandosi ad ovest dell'Appennino.

Ma non basta: ché l'espansione ha superato notevolmente tale area, tanto a sud (così nel Lazio e nella Campania e, ad est, negli Abruzzi e in Puglia) quanto, maggiormente, a nord, dove si è verificata l'accessione di regioni di grande rilievo. Fra queste si colloca in primo piano Venezia, con le città intermedie rispetto alla catena appenninica, Ferrara e Bologna. I documenti commerciali, che ho avuto la fortuna di reperire negli ultimi anni — e che sono tanto eloquenti —, mi hanno permesso di accertare che tra Venezia-Ferrara-Bologna-Pistoia (o Prato o Firenze)-Pisa si era formato un « corridoio » intensamente praticato, anche dalle merci meno ricche, giacché le nuove tariffe di trasporto dall'iniziale campo di loro affermazione (nella navigazione) si erano mano a mano ritrasmesse alle comunicazioni interne. Ciò è avvenuto massimamente sotto la spinta di Firenze, che stava al centro e che con ogni mezzo e per ogni itinerario doveva sempre tenere in efficienza un gran numero di porti a Ponente ed a Levante, affinché le merci smosse dai suoi operatori non incontrassero arresti ed ostacoli. Sono da aggiungere le derivazioni, facili ad immaginarsi, da Bologna (verso nord, continuando nella via Emilia) e verso sud, sino a Rimini; da Ferrara, per Padova, Vicenza, Verona e Mantova e da Venezia, per tutte le zone al nord, fino a penetrare in Germania.

Infine, le accessioni sostenute principalmente da Pisa (e dalle aziende che in essa agivano) e da Lucca: vale a dire, la parte centrale della Pianura Padana, con tutte le sue derivazioni che, fra l'altro, portavano ai valichi

alpini di Monte Settimo, Lucomagno e Gottardo, a quello del Sempione ed a quelli del Monginevro e Moncenisio.

Anche se la Toscana non ne veniva neppure lambita, non bisogna trascurare un'altra linea di comunicazione da mare a mare — da Venezia a Genova — che era realizzata dagli operatori toscani: e non soltanto da quelli stabiliti al capolinea di Venezia o in quello di Genova o nella tappa intermedia di Milano; ma anche da quelli che sedevano in Toscana o in Spagna o in Francia.

Si pensi che tali comunicazioni da un mare all'altro erano divenute tanto ben congegnate ed efficienti che vi si ricorreva interrompendo quello che avrebbe potuto essere un itinerario totalmente marittimo. Ho accertato, in più riprese, che, all'inizio del Cinquecento, il trasporto di carichi di pepe da Lisbona a Costantinopoli i mercanti toscani lo facevano effettuare fino a Livorno per la via marittima, naturalmente, avviandolo, poi, sull'itinerario terrestre di Pisa-Firenze-Arezzo-Perugia, per riprendere il mare ad Ancona, o direttamente verso Costantinopoli o con svolgimento misto per Ragusa, da cui via terra, per la tappa di Adrianopoli.

Nella Penisola — mi piace insistere — tante operazioni si saldavano proprio attraverso le vie dell'Appennino: esso, invece di costituire un ostacolo, contribuiva a creare sempre nuovi itinerari, che permettevano comunicazioni più numerose e persino più agevoli nel Mediterraneo.

La funzione delle città su cui abbiamo posato la nostra attenzione è di avere legato, di avere composto tutte queste parti — in cui fa spicco l'Italia centrale, ma in cui sono evidenti Venezia e Genova, che non si sarebbero potute legare direttamente attraverso i loro esponenti economici — e di avere contribuito a saldare i due bacini mediterranei; riconfermando, inoltre, le forti ed autorevoli posizioni che esse hanno stabilito nei punti nevralgici dell'intero Occidente, come pure nel Levante e addentrandosi, dal Mar Nero e dalle Alpi nell'Europa danubiana e fino in Polonia.

Sono queste le città « minori » della Toscana, che hanno adempiuto a funzioni così grandiose, che poi formano un tutt'uno con la funzione luminosamente immensa di Firenze.