

**SULLA « NAZIONALITÀ »  
DEL COMMERCIO MARITTIMO  
INGHILTERRA-MEDITERRANEO,  
NEGLI ANNI INTORNO AL 1400**

La crescente disponibilità di documentazione propria della sfera economica permette di addentrarci sempre meglio nei fenomeni economici, fino a coglierne le più tenui sfumature. Si tratta delle testimonianze che si sono concentrate mano a mano che i fatti accadevano e le quali, per giunta, hanno il pregio di essere promanate dai soggetti dei fatti medesimi, in sede di programmazione e, più ancora, di esecuzione, senza dire dei momenti finali e conclusivi, relativamente ai quali vi sono delineati rigorosamente i risultati: ciò, soprattutto, si ritrova nei carteggi, densi di notizie di ogni genere e dalla osservazione penetrante (1), e nella contabilità, la quale offre una precisa squadratura quantitativa (2). Questi caratteri documentali, rivelano la loro efficienza segnatamente a vantaggio della ricostruzione ed interpretazione delle operazioni, dando modo di distinguerne gli atti singoli — principali ed accessori — e di comprenderne e valutarne accuratamente l'insieme.

Uno dei problemi più suggestivi che con profitto si possono affrontare mediante simile documentazione è quello del commercio marittimo, nei suoi molteplici aspetti: *a)* della « nazionalità » dell'atto mercantile; *b)* dell'aderenza e adesione del fattore accessorio o ausiliario (oggi denominato atto

(1) Ho avuto modo, in più occasioni, di illustrare i caratteri della corrispondenza commerciale, sottolineandone la incommensurabile portata: cfr. il mio vol. *Documenti per la Storia economica dei secoli XIII-XVI*, Firenze 1972, pp. 14-27, 136-229.

(2) Particolarmente dettagliata la branca della contabilità preparatoria o analitica, fino ad oggi quasi del tutto trascurata, in ispecie per i temi cui dedico questa nota. Cfr. la mia *op. cit.*, pp. 61-70.

« terziario »), vale a dire, l'atto di navigazione, a quello principale, che è l'operazione di scambio, e ciò nei riguardi economici (il sistema dei prezzi e di trasporto e l'incidenza di esso nella formazione dei costi) e tecnici (fra cui anche quello cronologico, della durata e ritmo dei servizi). Su quest'ultimo lato, per la parte economica, ho di già ritrasmesso la voce di questa documentazione, secondo cui alla fine del XIV secolo le tariffe dei trasporti marittimi sono state perfettamente adattate alle esigenze di commerciabilità delle varie classi di beni, discriminandole alla maniera moderna, ossia, in dipendenza del valore dei beni, al fine di gravare maggiormente il costo di quelli ricchi e meno il costo di quelli poveri (3). Al tema della « nazionalità » degli atti di mercatura dedico questo studio.

Non di rado nelle considerazioni attorno al commercio marittimo, la definizione di « nazionalità » dell'atto mercantile è stata compiuta semplicisticamente, assumendo quella dell'atto di trasporto: confondendo, cioè, l'accessorio con il principale. Così, le numerose presenze di navi veneziane e, ancor più, di quelle genovesi nei porti del Mare del Nord sono state interpretate, spesso, come netto predominio — o addirittura assoluto predominio — di Venezia e di Genova, fra le città italiane, in quella localizzazione di traffici; analogamente, si sarebbe potuto sostenere per la Biscaglia e la Catalogna, le cui imbarcazioni, infatti, ripetutamente praticavano la stessa zona, le prime fin dal XIII secolo e le altre, con notevoli forze, dalla metà del XIV. Una conferma più vistosa di tale posizione, si ritrova, per modo di dire, ad esclusione, negli scritti, pur tanto profondi, di Gino Luzzatto, a proposito di uno dei più importanti centri italiani, Firenze, il quale avrebbe manifestato una notevole moltiplicazione nei suoi impegni commerciali sul mare soltanto quando, nel 1421, costituì una flotta propria — i servizi di Stato, disimpegnati con « galee » al modo veneziano (4) —, combinandosi tale circostanza con quella di disporre di un porto

(3) Questo avvenimento ha segnato una delle maggiori conquiste della civilizzazione — e non soltanto economica — avendo permesso l'instaurazione del commercio di massa, con vantaggi incalcolabili per gli strati meno abbienti della popolazione: cfr. il mio art. *Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medio Evo*, in *L'opera di Werner Sombart nel centenario della nascita*, Milano 1964, pp. 87-149.

(4) Sui particolari delle galee fiorentine, cfr. M. MALLET, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford 1967.

proprio, dopo l'acquisto di Porto Pisano e Livorno (5). Per entrambi questi termini — flotta e porto — sarebbe stata, dunque, necessaria e sufficiente la proprietà di essi per recitare un ruolo apprezzabile nel commercio marittimo. Ma perché si raggiungano le vette — anche le più alte — di una marcata espansione nel commercio marittimo, di quegli elementi basta avere la disponibilità (non la proprietà) sempre tempestiva ed esauriente (6)

A me sembra che sia opportuno distinguere fra « potenza *marittima* » e « potenza *navale* » (7): la prima locuzione riconnettendo essenzialmente alle azioni mercantili e la seconda a quelle di mera navigazione. Sempre a mio modo di vedere, con il termine di « potenza *marittima* » sono da definire quei paesi largamente impegnati con i loro commerci nelle vie del mare, indipendentemente dai mezzi (navi e porti) utilizzati; mentre « potenza *navale* » sarà da dirsi dei paesi proprietari di un alto numero di navi, con forte impiego per i loro viaggi (nella quale circostanza esse accrescono il loro carattere anche di potenza *marittima*, avvalendosi pure di navi straniere, ovviamente) o con cessione del servizio ad altri.

Ai limiti di queste condizioni, si trovano la Biscaglia e Firenze: la prima è stata una potenza « navale », che ha sfruttato ben poco la sua flotta per le sue transazioni mercantili; la seconda, nonostante sia stata occasionalmente proprietaria di navi (ma, pochissime), ha costituito, invece, una delle maggiori potenze « marittime », se non la principale: ciò, avvalendosi con estrema disinvoltura dei navigli di qualsiasi paese — genovesi, veneziani, catalani, provenzali, andalusi, baschi, portoghesi, inglesi, fiamminghi, e tedeschi, oltre che di quelli originari dei porti di armamento minori italiani, almeno sino all'anno 1400 — ed arrivando frequentemente al noleggio totale — persino per convogli —, a viaggio o a tempo.

A questo abbozzo di conclusioni sul tema, preannunciato per tali estremi, ma che ho potuto concretare per molte altre città, ho avuto la

(5) Cfr. G. LUZZATTO, *Storia economica d'Italia. Il Medioevo*, Firenze 1963, pp. 220-221; ciò per il tema dell'acquisto del porto; per quelli più vasti e generali, cfr. le altre posizioni della stessa opera e tutti gli scritti maggiori di questo Studioso.

(6) Sempre con riferimento a Firenze, sulla questione del porto — o, meglio, dei porti — che essa poteva utilizzare, cfr. il mio art. *Firenze e le sue comunicazioni con il mare nei secoli XIV-XV*, in « *Arti e Mercature* », XIX (1964), pp. 19-32; dell'altro termine della questione, dopo i preannunci più o meno estesi offerti in vari miei scritti, me ne occuperò estesamente, appunto, in questo.

(7) Comunque, in una occasione il Luzzatto, a proposito di Firenze impegnata nel dotarsi di una flotta propria, parla di potenza « navale »; cfr. l'*op. cit.*, p. 220.

fortuna di pervenire grazie alla disponibilità di una imponente massa di quei documenti commerciali menzionati all'inizio, i quali permettono di introdursi nella stiva di molte navi (e sempre per quelle più grosse, perché osservate più attentamente), con la possibilità di attribuire ogni collo di merci al soggetto dell'atto di scambio: circostanza, questa, che sola può servire a precisare la « nazionalità » dei molteplici fili delle azioni commerciali.

Ho preannunciato che in ciò procederò fermando l'attenzione nei porti maggiori della Inghilterra: Southampton e Londra.

Centerò l'indagine nel ventennio a cavallo dell'anno 1400, periodo in cui l'addensamento della documentazione è più rilevante — per il cospicuo gettito dei testi datiniani — e tale da consentire quasi integralmente la ricostruzione del movimento di quei porti ed avendo il sostegno dell'analoga cognizione per quello di Bruges « capolinea » di molti dei servizi facenti scalo a Southampton od a Londra (per le galee statali di Venezia, le quali formavano un solo convoglio, sdoppiantesi a Sandwich, su Londra e Bruges) (8). Precisamente, la indirizzerò nelle stive di alcune navi maggiori e per taluni servizi più importanti e significativi, con l'obiettivo di effettuare una attribuzione dei carichi in due grandi classi: isolando quelli messi in moto da operatori economici delle città italiane dell'interno (badando alle principali: come Firenze, Milano e Lucca) da quanto apparteneva, invece, a soggetti delle stesse città di armamento delle navi (soprattutto nei riflessi di Genova, Venezia e Catalogna, cui, d'altronde, dobbiamo i carichi più grossi trasferiti fra i due mari). Insomma, con misure arrotondate — e, ripeto, traendole dalle operazioni più cospicue — mi proverò a rappresentare, da un lato, gli impegni sul mare degli esponenti delle città d'entroterra e, dall'altro, quelli delle città marittime (che potevano servirsi anche di imbarcazioni di nazionalità diversa); ciò, con il porre in evidenza normalmente i dati del primo ordine, gli altri ricavandosi per deduzione.

Le manifestazioni più vistose e che non lasciano dubbi di sorta sono quelle costituite dai noleggi totali di navi ai quali facevano molto di frequente ricorso le grandi società fiorentine, specialmente quelle aventi sede a Bruges e con filiazioni a Londra, nell'ambito dei rapporti Mare del

(8) Sul movimento dei principali porti del basso Medioevo, cfr. i miei *Aspetti della vita economica medievale*, vol. II, *Le Comunicazioni*, in corso di stampa [l'opera non è stata poi realizzata. NDC].

Nord-Mediterraneo, cui questa narrazione rimanda solitamente. Limitandomi a considerare l'intervallo 1391-1410, emergono dai porti inglesi ben 164 partenze di navi integralmente noleggiate dai fiorentini (la maggior parte provenienti da l'Ecluse — oggi Sluis —, il porto di Bruges) con destinazione il Mediterraneo centrale e, talvolta, superandolo per vari settori dell'Egeo e del Mar di Levante (9): con una media annua sorprendente, di 8 unità e più.

Di regola, il noleggio avveniva a viaggi e molto più frequentemente nel senso discendente. Per qualche anno constatiamo che addirittura tre o quattro navi genovesi, su cinque, recano merci dall'Inghilterra « per nostro paese », come scrivono i fiorentini (10). In altre occasioni, con tali riferimenti figura anche l'eventuale specializzazione di carico: così, la « nave degli allumi degli Alberti », la quale, dopo aver distribuito le merci nordiche in più scali mediterranei, fa capo ad Altoluogo (l'odierna Ayasoluk) e ritorna con prevalente carico di questa sostanza; vi erano anche le « navi delle aringhe », pure degli Alberti, che erano così qualificate, ovviamente, nel percorso discendente (11).

(9) Non posso riportare le posizioni di archivio, perché esse richiederebbero almeno 5 pagine: mi limito a riferire che le fonti in materia più generose si identificano con i carteggi dell'Archivio Datini pervenuti da Bruges e Londra (e aventi per destinazione Firenze, Prato, Pisa, Genova, Avignone, Barcellona, Valenza e Palma di Maiorca) integrati da numerosi altri filoni — fra cui, naturalmente, quelli delle maggiori città italiane e dell'area catalana-balearica — dato il costume di ribaltare le notizie sino ad una diffusione che non esito a dire capillare, almeno per le aziende maggiori (le quali, appunto, attraevano un numero altissimo di lettere dai luoghi più disparati, così come copiosamente le spedivano).

(10) ARCHIVIO DATINI, PRATO, (A.D.P.), n. 905, *lettera Parigi-Barcellona*, Comp. Giovanni Orlandini (è questa l'azienda mittente; quando la destinataria è la Comp. Datini nel luogo di destinazione della lettera, non viene indicata), 27 febbraio 1406 (nella datazione adopero sempre lo stile moderno). L'accordo per viaggi veniva talora rinnovato e la nave era menzionata con il nome della compagnia che la utilizzava, come se fosse di sua proprietà; ad esempio, sentiamo parlare delle navi dei Pazzi, dei Medici, dei Portinari, degli Alberti, dei Capponi, degli Orlandini, dei Tornabuoni, ecc., e — anticipando quanto dirò dei lucchesi — le navi dei Guinigi, dei dal Portico, dei Quarti, dei Bernardini, dei Bocci, ecc.

(11) Ad es., il 26 gennaio 1398, arriva a Maiorca, da Bruges, la nave di Giame Inglés di Bilbao, che era stata noleggiata dalla Comp. di Alberto degli Alberti, carica di aringhe: A.D.P., n. 966, *lett. Barcellona-Valenza*, Comp. Datini, 7 febbraio 1398; n. 1048, *lett. Barcellona-Maiorca*, Comp. Datini, 22 febbraio 1398. Con le aringhe erano a bordo, all'incirca per il 40 % del valore totale del carico: robbia (o « garanzia ») di Fiandra, assieme a beni pervenuti in quel porto dall'area « germanica », come pelliccerie e bacini d'ottone: n. 1059, *lett. Bruges-Maiorca*, Comp. Alb. Alberti, 28

Sempre riguardo ai fiorentini, il più alto numero di noleggi globali fu loro accordato dai genovesi, le cui navi erano normalmente di portata superiore (12), senza dire della loro maggiore resistenza alle insidie del mare (13). A leggere le lettere pervenute da Bruges, rimaniamo impressionati dall'estrema disinvoltura con la quale le aziende fiorentine colà impiantate comandavano, ed ottenevano, lo spostamento delle navi, perché raggiungessero un capolinea di defluenza delle loro merci, qual'è il caso di Southampton: « Piero Nottone [di Savona] è accordato con noi fiorentini e andrà in Inghilterra a caricare le lane; Termo Centurione e Polo Italiano [di Genova] andranno anche in Inghilterra, per acordarsi di là se potranno avere roba, perché, oltr'a Piero Nottone, un'altra nave bisogna a' fiorentini » (14); « co' gli altri insieme abbiamo noleggiato per costà due delle 5 navi genovesi che vennono di Levante, cioè Niccoloso Lomellino e Paganino da Biascia » (15); l'esemplificazione potrebbe continuare, dando il volto alle 164 operazioni del genere, con il riferire il nome delle navi via via chiamate in causa.

I genovesi tenevano molto — e similmente accadeva per tutte le altre potenze navali — ad offrire i loro navigli ai fiorentini, secondo quanto si desume, fra l'altro, da una sorta di gelosia, quando si intromettevano i loro rivali catalani, veneziani, ecc.: come devono avere dimostrato nell'apprendere di trattative intercorse con la grossa nave barcellonese di Gherardo di Dono (di 1000 botti), dato che la Compagnia Orlandini così commenta in

ottobre 1397. Ulteriori navi accaparrate dagli Alberti si ritrovano ripetutamente, con assortimento maggiore di merci (fra cui la lana ed i panni), conoscendosene anche le vicende sfavorevoli: così, una che viene bloccata a Plymouth (n. 854, *lett. Bruges-Barcellona*, Comp. G. Orlandini, 1 luglio 1400) ed un'altra in un naufragio nel Guadalquivir (n. 856, *lett. Bruges-Barcellona*, Comp. Tommaso Quarti, 11 luglio 1410).

(12) Dalla seconda metà del Trecento le navi genovesi — come quelle di Savona, che considero sempre congiuntamente — dei servizi con il Mare superavano sempre la portata — in peso — di botti 700 (corrispondenti a tonn. 500, non essendo rare quelle di 1000 botti e più).

(13) Sui rischi della navigazione e sulla resistenza ai medesimi opposta dai navigli medievali, cfr. il mio vol. *Origini e sviluppo delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, Roma 1973.

(14) A.D.P., n. 980, *lett. Bruges-Valenza*, Comp. G. Orlandini, 16 gennaio 1406.

(15) Le altre tre navi erano « padroneggiate » da Gabriele Grillo, Giuliano da Mare e Raffaello Lercaro (di Savona); assieme ad esse viaggiava una « cocca » veneziana: A.D.P., n. 664, *lett. Londra-Firenze*, Comp. Domenico Caccini e Piero Cambini, 27 dicembre 1401; n. 777, *lett. Londra-Genova*, Comp. G. Orlandini e Neri Vettori, 5 ottobre 1401.

una sua lettera: « si sono intraversati [i genovesi]: e' non vorebbono che altri navili, che i loro, avessono questi aviamenti » (16).

D'altronde, se i fiorentini non contribuivano al carico delle navi genovesi, esse viaggiavano vuote — almeno parzialmente — secondo questa testimonianza fra le moltissime disponibili: « e più di si partì, detto dì [23 agosto 1407], quella nave di Batista Lomellino, che se ne torna a Genova e leva in Antona [cioè, Southampton] 70 balle di lana e 15 balloni di pan(n)i: e più roba no' gli fu data, perché per nostra nazione si soprastà del mandare a Genova, per dotta non fosse impacciata da Buccichalto » (il governatore Boucicault) (17).

Affinché gli obiettivi dei fiorentini fossero meglio raggiunti, le navi liguri le cui stive erano affollate di beni da loro commerciati (mi riferisco anche a noleggi parziali, di cui mi occuperò fra breve) facevano scalo con precedenza a Porto Pisano, che era l'approdo preferito e più conveniente per Firenze, assumendosi; altresì, l'onere di far capo a Talamone o Piombino, quando Firenze, essendo in lotta con Pisa, doveva ripiegare su tali approdi (e utilizzavano anche il porto di Lucca — Motrone — per le unità di minore tonnello). Quando la prima — o unica — tappa avvenne a Genova (è il caso di un noleggio fiorentino non integrale, comunque), con il solito, prodigioso carteggio commerciale possiamo chiarirne i motivi: quelle merci dovevano essere collocate a Genova, oppure inoltrate nella Pianura Padana, sino ad attraversarla tutta, per la meta di Venezia (18).

Da questa esposizione appare come frequentemente le partite di merci

(16) A.D.P., n. 855, *lett. Bruges-Barcellona*, Comp. G. Orlandini, 10 novembre 1404.

(17) A.D.P., n. 856, *lett. Bruges-Barcellona*, comp. G. Orlandini, 14 settembre 1407. Per evitare, appunto, di rientrare con magri carichi, le navi genovesi, veneziane, catalane ed altre indugiavano nei porti di Bruges, Londra e Southampton: lo apprendiamo chiaramente da molte lettere, che ripetono frasi del genere, a giustificazione di tale attesa: « perché attendono il carico dei fiorentini ».

(18) Per collocare a Venezia le merci provenienti da ovest, i fiorentini ne impernavano sovente l'articolazione su Genova o su Porto Pisano, con prosecuzione per i diversi itinerari terrestri-fluviali, allo scopo e di guadagnare tempo rispetto ai navigli veneziani che dovevano fare il periplo della Penisola e al fine di ripartire su più percorsi i fasci delle loro transazioni con Venezia e mantenere, così, in efficienza, una pluralità di itinerari (Firenze, naturalmente, praticava con le sue merci anche il tragitto della circumnavigazione peninsulare): cfr. il mio art. *Le comunicazioni transpeninsulari sostenute da Venezia nei secoli XIV e XV*, in « *Economia e Storia* », XIX (1972), pp. 157-174.

dei fiorentini assorbissero nei porti del Mare del Nord la disponibilità delle stive di più navigli allo stesso tempo: la navigazione « in conserva » — vale a dire, i convogli — andava sempre più diffondendosi e ciò specialmente per le « caracche » genovesi, che si concentravano a l'Escluse ed a Southampton perfino in numero di nove e che qualche volta si facevano affiancare da navi di nazionalità diversa (ho accennato alla aggregazione di una nave veneziana; aggiungo adesso che ciò avveniva pure di alcune unità catalane) (19).

Sempre per noleggi globali si sono affacciate nella sfera mercantile di Firenze le marine di almeno otto nazioni, aprendo la serie la Biscaglia fino dagli ultimi anni del XIII secolo. In tutti i porti e porticcioli dell'arco costiero compreso tra Fuentarrabia e Bayona (poco a nord della foce del Miño) si armavano navi che operavano tra i due Mari, prevalentemente disimpegnando servizi per i forestieri ed in maggior misura per le grandi società di Firenze e, molto meno, per quelle di Lucca e Milano (20).

Nei decenni finali del Trecento avanza irresistibilmente l'offerta della flotta catalana (21): la grossa nave che aveva per *patronus* Gherardo di Dono (22) — che ho già avuto occasione di rammentare — fu contornata da molte altre (23). Tanto era l'interesse dei catalani a cedere i loro noli alle so-

(19) L'esempio più vistoso ricade nell'anno 1400, quando sorprendiamo 9 navi genovesi (di cui 2 di Savona: quelle padroneggiate da Barnaba d'Entruo e Novello Lercaro) a Southampton ed altre due nel contempo a Bruges (erano quelle al comando di Piero Italiano e di Niccoloso da Moneglia): A.D.P., n. 854, *lett. Bruges-Barcellona*, Comp. G. Orlandini, 19 maggio 1400.

(20) Bilbao e Bermeo primeggiano in tal senso: ho incontrato almeno trenta unità provenienti di là nel ventennio nel quale maggiormente raccolgo la mia attenzione.

(21) Impiego questo termine nella più ampia accezione, includendo, accanto alle navi armate a Barcellona, quelle di Valenza e Maiorca; e altresì, quelle di Collioure, seppure, queste ultime, per noleggi parziali.

(22) Secondo il costume, era previsto qualsiasi scalo conclusivo: così, quando si preparava l'assedio di Pisa, Firenze ne abbandonò completamente il porto ed entrarono in giuoco Piombino o Talamone: « questa nave di Gherardo di Dono n'andrà pure in Inghilterra a caricare: e con tutti noi fiorentini è d'accordo per andare a Piombino o Talamone, dove si dilibera a Firenze; e avrà nobile partito, perché avrà gran nolo »: A.D.P., n. 1060, *lett. Bruges-Maiorca*, Comp. G. Orlandini, 17 dicembre 1404. Ed effettivamente essa partì, da Southampton, il 16 marzo 1405, recando oltre 2000 « poche » di lana e alcune centinaia di balle di lana, assieme a stagno e pelli: A.D.P., n. 980, *lett. Bruges-Valenza*, Comp. G. Orlandini, 11 aprile 1405.

(23) Rammento alcuni « padroni », nei nomi molto spesso italianizzati della

cietà fiorentine, al punto da pensare di organizzare viaggi regolari in convoglio alla maniera della « muda di Fiandra » della Repubblica veneta, facendo egualmente capo allo Stato; l'iniziativa parte dai catalani stabiliti a Bruges e concernerà le spedizioni da questa città e dall'Inghilterra; i fiorentini intervengono persino nel procurare il salvacondotto in Inghilterra (24). Non bisogna trascurare le vicende politiche — rapporti con l'Inghilterra e con la Francia (si ricordi che vi era ancora la guerra dei Cento anni, senza dire delle rappresaglie) — nella interpretazione delle preferenze accordate ai navigli dei vari Paesi: un saggio eloquente, fra i molti, è quello riferentesi alla Compagnia di Francesco Tornabuoni e Piero Cambini: « pensiamo che quest'anno ci converrà fare con altri navili che di genovesi, per casi loro occorsi di loro navigli presi dagl'inghilesi; e che, seguendò guerra, perché sono riputati franceschi, non potranno usare in quel paese e che non vi si fideranno: e faranno che s'avi 2 buone navi catalane » (25).

Anche alcune navi veneziane hanno ceduto per intero la loro capienza ai mercanti fiorentini, concludendo il contratto — spesso così avveniva — a Bruges, nonostante che i più forti quantitativi di merce sarebbero stati presi a bordo in Inghilterra (26). Ovviamente, pure le navi veneziane concludevano, in simili circostanze, il loro viaggio mediterraneo a Pisa, che

nostra documentazione: Ramón Ferier, Niccolao Madringues, Francesco Colombiere, Pere Brunochieri, Stefano Broglio, Giovanni Bastieri.

(24) La Compagnia Orlandini così si esprime, rivolgendosi all'azienda Datini di Barcellona: « questi catalani àno parlato a noi fiorentini, con dirci che, se credessono trovare roba a ritorno, e' credono che la villa di Barzalona manderebbe qui 2 o 3 galee al modo fanno i viniziani; e dicono leverebono roba per ogni luogo, insino a roba per Pisa e per Motrone: e per noi s'è risposto loro che noi teniamo di certo aranno il loro carico ... e se volete dire e' non possono usare in Inghilterra, si troverà modo aranno salvocondotto di potervi ire a caricare »: A.D.P., n. 853, *lett. Bruges-Barcellona*, 10 gennaio 1400.

(25) A.D.P., n. 648, *lett. Bruges-Firenze*, Comp. Francesco Tornabuoni e P. Cambini, 30 giugno 1405.

(26) Parlo di carichi maggiori presi a Southampton, rispetto a Bruges, come di una espressione di complementarità di carico fra i due porti e non quale manifestazione più ricorrente, secondo quanto aveva affermato R. DE ROOVER, *La balance commerciale entre les Pays-Bas et l'Italie au quinzième siècle*, in « *Revue belge de Philologie et d'Histoire* », XXXVII (1959), pp. 374-386. È vero quanto scrive il compianto Storico belga-americano, che talora alcune delle navi ridiscendenti nel Mediterraneo non avevano neppure toccato Bruges, limitandosi a stabilire il capolinea del loro viaggio a Southampton; ma ho constatato che poteva accadere l'inverso, cioè, partendo da Bruges, veniva completamente saltata la tappa inglese.

era una tappa piuttosto infrequente nei loro itinerari (Genova non veniva mai toccata, come è facile intendere) (27). Le galee veneziane dei servizi di Stato (28) prendevano a bordo sempre notevoli lotti di merci fiorentine, per scaricarle nelle varie tappe (29) e massimamente a Venezia, da dove le aziende loro consorelle o corrispondenti ne facevano l'irradiazione, che si spingeva persino a Firenze (30). In un anno, esattamente nel 1401, era tanta la rilevanza del carico fiorentino, da innalzare la linea della loro navigazione mediterranea con uno scalo a Pisa, dove presero terra quasi i tre quinti delle merci, alcune delle quali furono inoltrate a Venezia, per arrivare, sotto l'azione di altri mercanti, con largo anticipo di tempo rispetto a quelle rimaste nelle stive: il percorso Porto Pisano-Pisa-Firenze-Bologna-Ferrara (da cui, al suo porto sul Po, Francolino)-Venezia poteva durare anche meno di 12 giorni, mentre questa « muda », ripartita da Pisa il 21 novembre, giunse a Venezia soltanto il 3 gennaio 1402 (31).

Seppure per un numero esiguo, anche alcune navi provenzali — menziono per tutte, quella marsigliese di Giam Bottone (32) — sono state cedute per intero ai fiorentini, mentre molto frequentemente ciò avveniva per porzioni limitate.

(27) Sempre sotto l'azione incentrata su Bruges, ecco la memoria di uno dei tanti noleggi del genere: « e più si partì, due di fa, un'altra caracca, padrone ser Polo Bianco di Vinegia, di portata di botti 450, la quale abbiamo noi noleggiata e va in Antona, a caricare lane dei fiorentini; e poi di là parte per ire a Pisa »: A.D.P., n. 753, *lett. Bruges-Genova*, Comp. Luigi e Salvestro Mannini, 9 febbraio 1397. Al momento della conclusione dell'accordo fu accettata la compartecipazione della società lucchese di Betto Schiatta: A.D.P., n. 1072, *lett. Londra-Maiorca*, Comp. Alamanno e Antonio Mannini, 8 aprile 1397.

(28) Di norma, questo convoglio annuale era costituito da 5 o 4 unità. Esso, all'altezza di Sandwich, si sdoppiava, due galee risalendo il Tamigi per Londra e le rimanenti andando a l'Ecluse.

(29) Gli approdi immancabili erano a Cadice (raramente a Malaga), ad Alicante o Valenza, a Maiorca e in Sicilia (a Palermo o Messina); analogamente, nel viaggio di andata.

(30) Su questa funzione rinvio al mio art. *Le comunicazioni transpeninsulari sostenute da Venezia*, cit.

(31) Sono numerosi i pezzi di Archivio che rinviano a questo viaggio, come a tutti gli altri di tale servizio: menziono, specialmente, le lettere di Bruges e Londra, con quelle di Maiorca, Livorno (in questa nascente città facevano capo gli esponenti delle aziende pisane impiegati nelle operazioni a Porto Pisano), Pisa, Firenze e Venezia.

(32) A.D.P., n. 1060, *lett. Bruges-Maiorca*, Comp. G. Orlandini, 17 dicembre 1404. Come sempre, riferisco la posizione soltanto dei documenti più espressivi, per limitare le citazioni.

Si ritrovano, poi, su questi itinerari talune navi del Mare del Nord; ma piuttosto raramente per un'epoca così remota, come è facile immaginare. Mi piace segnalare, ad esempio, quella inglese di « messer Tommaso di Presi », noleggiata in Londra per Pisa, dalla Comp. Mannini collegata ad altre due società fiorentine e la quale compie il viaggio nel 1392 (33). Nello stesso anno, anche un vascello fiammingo — precisamente dello Zeeland — prende la strada per Pisa, ancora da Londra, i fiorentini essendosi rivolti ad esso perché c'era pericolo di guerra fra Genova e la Catalogna e volendo — secondo le loro consuetudini — sfruttare quella disponibilità (34).

A *latere*, farò notare che la discesa nel Mediterraneo di queste due navi è molto importante a motivo dell'anno in cui è avvenuta: essendo esso di gran lunga anteriore a quello risultante dall'attuale posizione storiografica, che colloca i limiti del genere negli anni successivi al primo decennio del Quattrocento; aggiungerò che i primati di tal sorta ho potuto, fino ad oggi, stabilirli sull'anno 1348, per le navi fiamminghe, di Bruges (35); sul 1390, per quelle andaluse, di Siviglia (36); sul 1391, per quelle portoghesi, di Lisbona (37); sul 1392, per quelle tedesche (38).

(33) A.D.P., n. 777, *lett. Londra-Genova*, Comp. L. e S. Mannini, 5 ottobre 1392.

(34) « Una nave d'uno silandiere, il quale ha nome Pietro Suto ed è d'una villa dell'isola di Midelborgo, che si chiama La Vera [oggi, Veere], ed è bonissimo homo di mare ed ha una bella nave e buona » (di portata di 600 botti); A.D.P., n. 664, *lett. Londra-Firenze*, Comp. A. e A. Mannini, 16 marzo 1392.

(35) Cfr. il mio vol. *Origini e sviluppo delle assicurazioni in Italia*, cit.

(36) Cfr. il mio vol. *Documenti per la storia economica sei secoli XIII-XVI*, cit., p. 236.

(37) Cfr. la mia relazione al Congresso sugli uomini d'affari stranieri nella Penisola Iberica, tenuto a Colonia nel 1967: *Di alcune figure di operatori economici fiorentini attivi nel Portogallo, nel XV secolo*, in *Fremde Kaufleute auf der Iberischen Halbinsel*, Colonia-Vienna 1970, pp. 56-73.

(38) Si parla, ad esempio, di un tale « Gian tedesco » in procinto di partire da Bruges per Genova (A.D.P., n. 753, *lett. Bruges-Genova*, Comp. Vieri de' Medici, 31 ottobre 1392); nello stesso periodo è accertato l'arrivo a Porto Pisano di « una nave d'alamanni, padroneggia Guglielmo Stoldi, viene di Fiandra » (n. 684, *lett. Pisa-Firenze*, Comp. Datini, 22 dicembre 1392); più avanti nel tempo, dopo aver fatto tappa a Lisbona e superato in 5 giorni il tragitto per Iviza, in quest'Isola giungono « 2 navi d'alamanni, che vengono di Fiandra ... no' credo vedessi mai più belle navi » (n. 885, *lett. Iviza-Barcellona*, Giovanni di Gennaio, 15 aprile 1404). Sulla data di penetrazione delle navi inglesi e portoghesi nel Mediterraneo, cfr. J. HEERS, *L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen Age: la Méditerranée*, in « Revista da Faculdade de Letras de Lisboa », s. 2, XXII (1956) pp. 84-112.

Pertanto, al passaggio del secolo tutte le marine atlantiche del tardo Medioevo avevano già iniziato la loro attività con il Mediterraneo, mancando soltanto quella normanna, soprattutto a cagione della guerra dei Cento anni (39), e quella della Bretagna, che si espanderà nell'ultima parte del Quattrocento (40).

Nel XV secolo si assiste al fortissimo sviluppo della marina portoghese. Le società fiorentine di Lisbona che operavano per molti altri connazionali, soprattutto per quelli stabiliti in Italia, in Fiandra e in Inghilterra, esercitarono un ruolo rilevante nella sua utilizzazione — oltre che con noleggi a viaggio anche per quelli a tempo —, nei servizi di allacciamento dei due mari, come in altri da Madera in connessione con entrambi i mari (addirittura non facendo scali), senza dire di quelli che ponevano il loro capolinea in Lisbona. Ciò, a cominciare almeno dal 1435, quando inizia la serie degli stanziamenti dei grossi mercanti-banchieri fiorentini a Lisbona, nell'ordine: Bartolomeo di Iacopo di ser Vanni, Giovanni di Bernardo Guidetti e, particolarmente, Bartolomeo di Domenico Marchionni, che sono stati anche proprietari di « balenieri » (41).

Metodi analoghi riscontriamo per altre tre potenze economiche maggiori dell'entroterra, vale a dire, Lucca, Milano e Piacenza; ma, quasi sempre, per noleggi parziali (di cui dirò fra poco), avendosi delle eccezioni di « totalità » soprattutto per i lucchesi (42) e per i milanesi (43).

In sostanza, le « potenze economiche » da me considerate con l'obiettivo di qualificarle « potenze marittime » sono rappresentate da alcune città dell'interno — quelle, è superfluo sottolinearlo, maggiormente impegnate nei traffici marittimi — giacché tale carattere è ovvio — e, direi, implicito

(39) Tuttavia, i fiorentini già da tempo praticavano Harfleur, che sembra avere avuto i cantieri più importanti, nell'epoca, tra quelli impiantati sulla foce della Senna.

(40) Cfr. il mio vol. *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, cit., p. 454.

(41) Cfr. la mia relazione: *Di alcune figure di operatori economici fiorentini attivi nel Portogallo nel XV sec.*, cit.

(42) Così, una nave « castellana afrettata per lucchesi, padronegiata per catalani » (A.D.P., n. 648, lett. *Bruges-Firenze*, Comp. Bernardo degli Alberti, 23 dicembre 1388); una « nave di inglesi messa [a Southampton] per Motrone da Luigi dal Portico »: A.D.P., n. 777, lett. *Bruges-Genova*, Comp. A. e S. Mannini, 16 novembre 1398.

(43) Ad esempio, nel 1392, in Southampton vengono noleggiate tre navi destinate a Pisa, di cui due per aziende fiorentine ed una per un milanese: A.D.P., n. 753, lett. *Bruges-Genova*, Comp. Vieri de' Medici, 31 ottobre 1392.

— per le città marittime che disponevano di flotte proprie e in buona misura utilizzate in proprio, salvo la condizione limite inferiore, costituita dalle flotte biscagline che operavano massimalmente per conto di altri Paesi. Le città marittime ricorrevano esse pure ai noleggi di navi altrui, seppure per volumi circoscritti (44) e mai abbracciando interamente una nave, se non da parte genovese nei riguardi degli agili vascelli baschi (45).

Dopo la battaglia della Meloria (1284), Pisa, che non ricostituì la sua flotta se non per le imbarcazioni minori, assunse via via i caratteri di una potenza economica di entroterra: affidandosi essa pure a navigli altrui per le azioni marittime di maggiore respiro (46).

Riportandomi nel terreno dei noleggi totali, molto interessanti appaiono quelli a tempo, i quali prevedevano gli itinerari di massimo svolgimento da compiere ripetutamente, con il lasciare piena libertà in fatto di scali intermedi. Di grande rilievo è il saggio offertoci dalle Compagnie Alberti di Bruges e di Londra (affiancate, per una porzione minore, dalla Società Orlandini), che durante circa tre anni si sono avvalse di tre navi di Bilbao e Bermeo, della portata di 300/400 botti. In quell'intervallo di tempo esse sono discese quattro volte nel Mediterraneo, scomponendosi e ricomponendosi il convoglio e toccando numerosi porti spagnoli e, di contro, Aigues Mortes e Marsiglia, Pisa e Motrone, Gaeta e Napoli, la Sicilia e fino ad Alessandria d'Egitto. I capitani baschi avevano conservato il comando delle navi e al di sopra di essi agiva un « conduttore », che era un impiegato della società Alberti — il fiorentino Luca del Biondo, del quale sono sopravvissute delle lettere scritte da vari porti (47) —, cui erano demandati

(44) I genovesi — come è facile immaginare — non si avvalevano mai delle navi veneziane e viceversa; le navi dei catalani servivano poco i genovesi, mentre questi ultimi lasciavano maggiore capienza di stiva ai primi; analogamente, tra catalani e veneziani.

(45) Su questo tema, cfr. l'ottimo studio di J. HEERS, *Le Commerce des Basques en Méditerranée au XV<sup>e</sup> siècle (d'après les Archives de Gênes)*, in « Bulletin Hispanique », LVII (1955), pp. 292-324.

(46) Così, la Comp. pisana di Giovanni Grassolini si fa riservare, nella nave genovese di Giglio di Negro, il nolo di ben 800 poche di lana, dall'Inghilterra a Pisa: A.D.P., n. 525, *lett. Livorno-Pisa*, Comp. Niccolò di Giovanni e Benvenuto Michi, 1 aprile 1393.

(47) Si tratta di 80 lettere, scritte (oltre che in Bruges), da Valenza, Denia, Barcellona, Maiorca, Genova, Pisa, Alessandria d'Egitto, tra il gennaio 1395 e il giugno 1398.

i compiti di coordinamento del convoglio (talvolta, mentre un'unità si trovava a Valenza, un'altra operava nel triangolo tirrenico, col fare capo soprattutto a Pisa, ed un'altra ancora nell'Egeo e nel Mar di Levante) e specialmente quello di presiedere alle azioni mercantili di scarico e carico delle merci e del loro smistamento ed inoltre; nell'ultimo viaggio, furono presi a bordo ulteriori impiegati della stessa società, che, in seguito, divennero autonomi, nel senso di proseguire le loro azioni su navi singole (48). Così, in derivazione dal fascio di correnti impennate sugli scali dei grandi mari, il convoglio realizzò tutta una miriade di rapporti interni nel Mediterraneo, disimpegnando persino servizi locali: il vuoto lasciato a bordo a merci nordiche sbarcate a Maiorca, per esemplificare, veniva colmato da merci dell'Isola o quivi confluente dall'area di Linguadoca e Provenza o dalla Barberia, per trasferirle nei porti tirrenici e ad est (fino ad Alessandria, massima distensione orientale del convoglio); prodotti del Medio Oriente, che nel senso ascendente, venivano in parte sbarcati a Pisa, rimpiazzandoli con drappi serici lucchesi, bolognesi e veneziani e con panni di lana fiorentini; questi ultimi venivano, poi, scaricati nei porti iberici, dai quali le navi medesime traevano numerose merci del posto e dell'interno e così via; una volta, nella discesa, ed un'altra, nella salita, il convoglio fece tappa a Southampton, traendone e sbarcandovi, rispettivamente, lana ed un assortimento di grana, guado, allume, seterie, spezie, zucchero, zafferano e grassi, compreso l'olio di oliva. Insomma, si verificava una complementarità di carichi piuttosto impegnativa, con un ampio e denso giro di operazioni di sbarco-imbarco collocato nella zona centrale della lunga articolazione Alessandria-Bruges, e viceversa, dimostrandoci il sicuro dominio della combinazione degli atti mercantili con quelli di navigazione ed i loro concatenamenti terrestri e fluviali (49).

I noleggi totali — farò notare d'inciso — ben oltre i vantaggi,

(48) Ciò avvenne con Luca Bencivenni e con Giovanni di Bartolo da Empoli detto « il Banderone »: v., in A.D.P., i carteggi delle filze nn. 635, 750, 852, 918, 1049, 1059, 1060, 1072, 1111, ecc.

(49) Sul girovagare di questo convoglio e sui suoi elementi singoli — comprese le catture, i riscatti ed altre vicende — esistono almeno 500 brani di lettere, ricentranti soprattutto nelle filze contenenti le lettere di Bruges, Valenza, Barcellona, Maiorca, Pisa, ecc. (l'importante lettera di Alessandria è in: A.D.P., n. 962, con destinazione Valenza, 28 luglio 1397). Cfr. le mie *Conclusioni et synthèse de la section I: Antiquité et Moyen Age*, in « Actes du huitième Colloque international d'Histoire maritime (Beyrouth, 5-10 septembre 1966) », Parigi 1970, pp. 703-715.

diciamo, di ordine operativo (l'atto ausiliario del trasporto essendo adattato nella maniera più conveniente a quello principale, dello scambio), hanno costituito la condizione propizia per quell'avvenimento, che non esito a definire « rivoluzionario »: l'adattamento del trasporto all'atto mercantile anche in senso economico — l'ho accennato in principio —, con la frantumazione della rigidità dei noli e facendo luogo ad una molteplicità di prezzi, differenziati in rapporto al valore dei beni, secondo il principio che oggi dicesi della discriminazione dei prezzi; avvenimento, che i carteggi permettono di attribuire incontestabilmente alla fine del Trecento, con la ragguardevole conseguenza dell'affermazione del commercio di massa (50).

Fin qui, l'accertamento della « nazionalità » dell'atto mercantile nell'occasione dei noleggi totali, per i quali è ben più facile e più sicuro realizzarsi. Dobbiamo, poi, tenere presenti i numerosi casi di noleggi parziali, almeno quelli per frazioni rilevanti, i quali adducono ad un insieme superiore, dal lato delle città interne, di quanto esaminato per il primo tipo di combinazione. Senza scendere ai particolari, riferirò che, prendendo in esame soltanto dieci navi genovesi di grosso tonnello, fra il maggio 1400 e il dicembre 1404, appuriamo che su un carico totale di circa 12.000 poche di lana, in partenza da Southampton, 9200 appartenevano ad aziende dell'entroterra italiano, di cui 7500 ai fiorentini (il rimanente, nell'ordine, ai lombardi e ai lucchesi); nello stesso intervallo di tempo, sempre con riferimento a quel bene, figurano forti quantitativi non precisati, ma dei quali è indicata la netta preminenza delle porzioni spettanti alle aziende di Firenze (51).

(50) Su tale « rivoluzione », cfr. la mia relaz. *La situazione della marina mercantile all'inizio dell'epoca arricchita: fattori tecnici ed economici di sviluppo*, in « Actas do Congresso Internacional de História dos Descobrimentos », Lisbona 1961, vol. V, pp. 451-459; e l'art. *Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medio Evo*, cit.

(51) Fra i molti esempi di indicazioni quantitative, troviamo addirittura la precisazione dell'appartenenza dell'intero carico di una merce (è la lana, che era la più importante, nell'epoca, nelle esportazioni dall'Inghilterra) agli operatori dell'entroterra: « a dì 18 di gennaio partirono le due navi [Piero Centurione e Raffaello Squarciafico] di Inghilterra, co' lle lane, per essere di qua, con 1400 poche per costi e 300 per Lombardia; e 350 balle di panni » (A.D.P., n. 663, lett. *Genova-Firenze*, Comp. Ardingo de' Ricci, 28 febbraio 1404). In una lettera precedente, è detto, dello stesso avvenimento, semplicemente che « sono ricche navi: è il forte di fiorentini » (n. 855, lett. *Bruges-Barcellona*, Comp. G. Orlandini, 31 dicembre 1403. Alla stessa operazione riconducono molte altre lettere, scendendo sino ai particolari del carico

Se ci spostiamo dall'incanalamento Mediterraneo-Mare del Nord, localizzandoci nei rapporti — significativi, perché intensissimi — fra la Penisola italiana e l'area catalana, accertiamo il ricorrere di analoghe appartenenze dei carichi nelle stive delle navi impiegate in tali servizi con netto predominio dei soggetti fiorentini e con non trascurabile presenza di quelli di altre città interne. Naturalmente, vale anche per questo ambito il particolare dei noleggi totali, per i quali la nave è menzionata come se il noleggiatore ne fosse proprietario: così leggiamo che « la nave de' Pazzi andrà in Ancona (da Venezia) e potrebbe essere che parte de le lane andranno a Fano » (52). Si trattava di una nave anconetana; i Pazzi ne avevano già avuto in proprietà.

I catalani hanno esercitato un grosso ruolo in simile terreno; ma forse ancora più impressionante è quello disimpegnato dalle imbarcazioni veneziane — alludo a quelle della navigazione libera —, che di sovente facevano appositamente scalo a Pisa. Notiamo, poi, oltre Genova che domina, i provenzali e persino la « galeotta di Malaga » e la « galeotta di Almeria » che da quei luoghi andavano a Pisa (e a Genova) con una certa regolarità; e implicitamente, come abbiamo visto, è emersa anche la flotta anconetana.

Nel voluminoso traffico costiero nel Tirreno e fino alla Sicilia agivano per Firenze molte navi della Riviera ligure, di Gaeta, di Napoli e quelle della Sicilia, che erano arrivate a un buon livello di portata (sulle 400/500 botti); senza dimenticare le « barche » calabresi (di Tropea), specializzate nel trasporto dei vini. Dalla metà del XV secolo comincia la diffusione del naviglio raguseo, che torna molto gradito alle aziende fiorentine.

Nei rapporti con il Levante, questi « metodi fiorentini » sono applicati meno frequentemente: essi ricorrono quasi esclusivamente con le navi genovesi e catalane (ma per porzioni nettamente inferiori a quelle constata-

dei panni, dello stagno e pelli e di quanto era stato già presto a bordo a l'Écluse). La mancanza di simili specificazioni (« La nave di Francesco Doria, che vien di Fiandra — e Inghilterra, bisogna aggiungere —, carica di lane, dice sono tutte de' fiorentini »: n. 891, *lett. Maiorca-Barcellona*, Comp. Datini, 27 aprile 1407) può essere compensata dalla segnalazione del valore del carico complessivo, con le quote per « nazioni »: quando la stessa nave Doria è arrivata a Pisa, il 4 maggio, apprendiamo che il suo carico totale ammontava a 180 mila fiorini, di cui 120 mila di Firenze: n. 338, *lett. Firenze-Prato*, Comp. Datini, 5 maggio 1407.

(52) A.D.P., n. 1002, *lett. San Matteo-Valenza*, Agnolo di Iacopo, 22 luglio 1406.

te nei traffici con il Mare del Nord e con il bacino occidentale del Mediterraneo); mentre per quelle di Venezia, affidandosi i fiorentini essenzialmente alla commissione, il soggetto degli atti mercantili è quasi sempre il mercante veneziano, se pure agente per conto di un compratore o un venditore di altra nazionalità (ma quando entra in giuoco il commercio di commissione, il problema della individuazione del soggetto effettivo e definitivo dell'atto di scambio è piuttosto delicato) (53).

Mi raccolgo nuovamente nella serie di transazioni tra l'Inghilterra ed il Mediterraneo, che ho osservato soprattutto nel moto discendente, giacché vi si può abbracciare meglio (e più sicuramente) la cognizione dei carichi, essendo essi accentrati in due porti (con Southampton prevalente su Londra) affiancati da Bruges, che qui, però, ho quasi totalmente trascurato; mentre nel senso contrario, i carichi venivano reperiti — sempre considerando il capolinea di partenza della nave — in più luoghi (Venezia, Porto Pisano, Genova, Marsiglia, Aigues Mortes, Barcellona, Maiorca, Valenza, per citare i maggiori).

Per rendere il quadro meno arido, introdurrò la colorazione di due elementi di dettaglio: quali scali intermedi si verificavano in tali tragitti e quale la loro importanza? Quali le merci più interessanti, sempre in entrambi i sensi?

Ho fatto cenno agli scali delle « galee di Fiandra » e basta aggiungere che quelle genovesi prediligevano toccare — almeno dagli ultimi anni del Trecento — anche Malaga, che sempre più attraeva per la fioritura crescente dei beni delle colture introdottevi dagli arabi (seta, grana (54), zafferano, zucchero, e « frutta », nel significato di uva passa e fichi secchi); Lisbona era quasi sempre esclusa, a meno che le navi non vi fossero indirizzate appositamente dai fiorentini che sempre più si impegnavano in quell'emporio, avvalendosi ben presto della crescente marina portoghese.

(53) I mercanti toscani e lombardi, di solito, comperavano le merci a Venezia, all'arrivo delle navi, dai soggetti veneziani, che avevano agito in proprio fino dalle fonti di approvvigionamento o per interposizioni commissionarie semplici o complessive. Queste ultime erano realizzate con l'espedito del « viazo » — cioè, viaggio — accomandato ad una persona che si trasferiva in un dato luogo, fino a soggiornarvi anche tre anni: come è il caso di Giacomo Badoer, documentato totalmente nel: *Il libro dei conti di Giacomo Badoer (Costantinopoli 1436-1440)*, a cura di U. DORINI e T. BERTELÈ, « Il Nuovo Ramusio », III, Roma 1956. Analogamente, per le vendite.

(54) La grana proveniva da un insetto (la cocciniglia), ma aveva bisogno di un particolare ambiente vegetale.

In merito alle merci esportate dal Nord, è già emersa la lana e, adesso preciso, per quantitativi ingenti, sempre che la nave proveniente da Bruges non fosse eccessivamente affollata di panni di Fiandra e Brabante, robbia fiamminga e di pelliccerie dell'area « germanica » e altri prodotti delle due zone. Nell'ascesa, prima ancora di prendere a bordo i beni del Regno di Granada, le navi ricevevano l'inderogabile assortimento di spezie, compresi gli zuccheri medio-orientali, drappi serici, tessuti di cotone, carta, oggetti di cuoio lavorati, riso di Valenza, guado o pastello, verzino, grana, allume, cera, grassi (con gli oli d'oliva italiani, maiorchini, andalusi e portoghesi) e sapone. Badando agli scali intermedi, fra tutto quanto proveniva dal Nord interessavano principalmente i panni e la pellicceria (una volta, nella discesa, ed un'altra, nella salita, il convoglio fece tappa a Southampton, traendone e sbarcandovi, rispettivamente, lana e un assortimento di grana, guado, allume, seterie, zucchero, zafferano e grassi, compreso l'olio di oliva); nell'altro senso, fino al limite estremo di Lisbona, figurava un'ulteriore merce: i panni di lana italiani e precipuamente quelli fiorentini.

Sempre a proposito della lana (ritornando, dunque, al senso discendente dei « nostri » viaggi) è da rilevare che la nettissima prevalenza di essa giustifica appieno il grande interesse e il predominio fiorentino nella proprietà dei molteplici e voluminosi carichi a bordo delle « nostre » navi in partenza dall'Inghilterra: Firenze, nell'epoca, disponeva della maggiore industria laniera dell'area mediterranea, dall'alto tono qualitativo, che poteva essere soddisfatto solamente dalla lana inglese.

Gli studiosi, forti di questa cognizione e di quella dello sviluppo dell'opificio inglese, hanno mezzo giustamente in correlazione quelle esportazioni con l'industria dalla quale la lana sarebbe stata distratta (la manifattura in Inghilterra) e con quella verso cui avrebbe portato a conclusione la sua vicenda (Firenze). A quest'ultimo riguardo, però, è da osservare che la documentazione aziendale mi ha fatto comprendere che i fiorentini si adoperavano sulla lana non tanto perché questa riconnetteva alla loro industria, quanto perché essi ne erano altresì grandi mercanti, smistandola anche fuori di Firenze (55): per cui l'esportazione laniera dall'Inghilterra in mani fiorentine non rimanda con esattezza al volume della materia prima

(55) Ad esempio, i fiorentini rifornivano abbondantemente di lana inglese la Lombardia (in ispecie, Milano, Bergamo e Brescia), Verona e Venezia, con Pisa, Prato, Pistoia, Arezzo e Perugia, per menzionare i principali destinatari.

di tale origine assorbita dalle botteghe dei lanaiuoli di Firenze, ma la supera largamente.

È indubitato che le esportazioni di lana inglese diminuivano con il trascorrere del tempo, giacché se ne accresceva la trasformazione in casa; tuttavia, per lo meno per il periodo di concentrazione di questa indagine, i lotti di lana indirizzati nel Mediterraneo continuavano ad essere molto notevoli (56) e a Firenze se ne incontravano alcuni piuttosto cospicui ancora nel 1517 (57). Una prima impennata nel volume di esportazione dell'altro termine della correlazione — i panni inglesi — si registra nel 1401, poiché i fiorentini, scrivendo da Londra, commentano « portano queste navi assai panni e poca lana, a rispetto di quello sogliono gli altri anni » (58). In seguito, però, riprende il flusso copioso, che ho già sottolineato. Talvolta vi possono essere state delle cause alle scaturigini della materia — e, perciò, estranee al fenomeno industriale — ad attenuarne il getto di alcune esportazioni: nell'ottobre dello stesso anno 1401, venne comunicato da Londra che i quantitativi di lana disponibili erano esigui, a causa della « mortalità » che aveva colpito le pecore (59); la situazione non migliorò l'anno dopo, prevedendo un raccolto ancora più scarso, « che l'anno passato, per le molte pecore morte per grandi acquazioni regnate » (60); ciò malgrado, in quello stesso anno, soltanto con una partita di lana collocata a Firenze dalla Compagnia Datini (la quale non era certo una delle più grosse aziende impegnate a Firenze) fu raggiunto il notevole valore di 7000 fiorini (61). Insistendo ancora su queste vicende, appuriamo che, nel giugno 1403 si ebbe una sensibile ripresa, essendosi prontamente ricostituito il patrimonio ovino (62); i fiorentini erano sempre molto impe-

(56) Basti pensare che alcune navi genovesi ne esportano oltre 2000 poche l'una come dimostrato addietro.

(57) Ad esempio, una sola partita supera il valore di 4200 fiorini: ARCH. STATO FIRENZE, *Arch. Gondi*, n. 3, *Libro grande rosso segn. H*, Comp. Alessandro e Bernardo d'Antonio Gondi di Firenze, c. 247.

(58) A.D.P., n. 664, *lett. Londra-Firenze*, Comp. G. Orlandini e N. Vettori, 6 luglio 1401.

(59) A.D.P., n. 664, *lett. Londra-Firenze*, Comp. P. Cambini, 12 ottobre 1401.

(60) A.D.P., n. 664, *lett. Londra-Firenze*, Comp. D. Caccini e P. Cambini, 13 aprile 1402.

(61) A.D.P., n. 598, *Libro grande nero segnato A*, Azienda individuale Datini di Firenze, c. 299 t.

(62) A.D.P., n. 664, *lett. Londra-Firenze*, Comp. D. Caccini e P. Cambini, 21 giugno 1403.

gnati in questo campo, arrivando a comperare « sin di marzo, le lane in sulle pecore » (63).

Questa digressione ambisce solamente a sostenere la cognizione delle misure delle quote fiorentine nelle esportazioni dall'Inghilterra, le quali, consistendo nella lana in netta prevalenza, avrebbero potuto essere ritenute esigue da coloro che ipotizzano una decadenza fiorentina *post* 1350, fra l'altro basandola sulla presunzione di una crisi proprio nell'Arte della lana.

Vi è ancora da osservare che anche quando si accertasse un pronunciato incremento nella fabbricazione inglese di panni, l'ulteriore massa di lana da esso richiesta avrebbe potuto provenire — almeno in parte — da una maggiore produzione di materia, senza doverla distogliere totalmente dalle correnti di esportazione verso l'Italia.

Riprendendo l'insieme e collocandomi nel nocciolo del problema che ho inteso di contemplare, mi sembra che i dati qui chiamati in causa abbiano portato alla definizione precisa dell'esposizione dei vari soggetti degli atti economici — principali ed ausiliari — che hanno avuto a che fare con il mare (nella localizzazione in Inghilterra, in corrispondenza con il Mediterraneo): in breve, il servizio di trasporto, che è predisposto e concretato dagli esponenti delle città di mare serve la causa dell'azione mercantile per le aziende connazionali — e ciò è ovvio — e per altre estranee; questa seconda destinazione è pure ovvia, ma le eloquenti scritture commerciali l'hanno rivelata di dimensioni ben superiori a quanto ritenuto fino ad oggi, e tale da modificare le proporzioni proprie di ogni colore nazionale sul terreno degli impegni di « commercio marittimo », squadrandolo automaticamente i ruoli di « potenza marittima ».

Le ragguardevoli « potenze navali », che si identificano con Genova, Venezia, la Catalogna e la Provenza hanno, altresì, tutte rivestito il ruolo di « potenze marittime » (64); ma lasciando molto spazio e numerose occasioni — che, per giunta, si moltiplicano — alle città dell'entroterra, autorizzandoci a definirle sempre più fondatamente « potenze marittime ».

Tra i due poli di questa suggestiva combinazione vi è stata reciprocità di stimoli e di realizzazioni: se Genova, Venezia, Catalogna e Provenza (e

(63) A.D.P., n. 664, *lett. Londra-Firenze*, Comp. F. Tornabuoni e D. Caccini, 30 giugno 1404.

(64) Non così si è verificato per alcune delle solide potenze navali, quali la Biscaglia e, per la parte iniziale del XV secolo, il Portogallo: le loro marine soddisfacendo con netta preponderanza le azioni degli uomini di affari forestieri.

si devono aggiungere Biscaglia e Portogallo, con le potenze minori) hanno, via via, permesso alle aziende e, quindi, agli Stati cui appartenevano, di sviluppare sempre più le branche marittime della loro mercatura, queste ultime hanno dato alimento alla moltiplicazione delle flotte in maniera considerevolissima, anche dal punto di vista qualitativo, nel senso di curarne i miglioramenti tecnici.

In tale *reciprocità* risiede uno dei motivi più vistosi e fruttuosi di quelle serie di creazioni e innovazioni — davvero incisive — di organismi, di mezzi, di espedienti e di istituzioni, nelle quali e con le quali si esprime l'uomo economico del Rinascimento: in questa sfera felicemente combinandosi, in un intreccio duttile ed efficiente, le manifestazioni principali ed ausiliarie delle transazioni economiche, con mirabile saldatura fra mare e terra, al punto, per le città marittime, di aprire le stive delle navi ed i porti loro a qualsiasi operatore delle città interne, come per questi ultimi di potere con tutta disinvoltura espandersi sul mare, pur non disponendo di navigli e di porti propri.