

GLI ITALIANI E L'APERTURA DELLE VIE ATLANTICHE

Il Collega Charles Verlinden, con la padronanza dell'argomento che gli è propria, ci ha rappresentato il fenomeno dell'apertura delle vie atlantiche nelle manifestazioni dovute agli esponenti delle città marittime italiane, o meglio, di Genova, che, infatti, è stata quella di gran lunga predominante.

A me spetta il compito di trattare dell'opera degli uomini delle città dell'interno, fra le quali — lo dichiaro subito — quelle della Toscana hanno recitato il ruolo principale, in ispecie Firenze.

Fino a qualche tempo fa, l'apporto toscano nelle azioni atlantiche era stato considerato secondario. Le fonti utilizzate, e piuttosto copiosamente, avevano rivelato, in effetti, pochi nomi di operatori di tale regione e per avvenimenti limitati, eccezion fatta per le tre grandi figure di Vespucci, di Giovanni da Empoli e di Verrazzano, con le rispettive basi aziendali, che ne hanno costituito la propulsione essenziale.

La modestia di tracce sulla Toscana in tale documentazione è dovuta al carattere di questa, costituita principalmente dagli atti notarili: ebbene, dal XIV secolo gli operatori economici toscani avevano abbandonato il notaio per la quasi totalità delle loro contrattazioni. I documenti, che ho avuto la fortuna di incontrare negli ultimi anni, consistono tutti in fonti dirette, cioè, di stretta emanazione dai soggetti dei fatti: carteggio, contabilità, contratti di trasporto e di assicurazione, scritture private in genere, che gli Archivi toscani posseggono in grandissimo numero; essi parlano chiaro ed autenticamente ci rivelano aspetti ben diversi e concreti del fenomeno. Gli esponenti delle città dell'interno si sono esplicitati in maniera differente da quelli delle città marittime. Anzitutto, è da osservare che i genovesi (d'ora innanzi così indicherò i rappresentanti delle città di mare), si sono

appalesati con netta precedenza di tempo, proprio perché la rinascita aveva avuto inizio nelle città di mare. Inoltre, il loro contributo è stato, ovviamente, più degli altri, di azioni ad immediato contatto con il mare e in grande numero; tutte più ardite e tutte più originali ed in molti casi, perciò, segnalandosi per la novità delle realizzazioni, con la scoperta di nuove terre e la definizione di nuovi itinerari, fino all'espressione massima, che perciò tutte le compendia, di Colombo; azioni minute, perché partivano da uomini singoli, ma nondimeno assidue e, come ho detto, di straordinaria efficacia.

Fra le città toscane, gli stessi aspetti aveva assunto Pisa, finché la sua flotta non fu decimata alla Meloria (nel 1284); poi, essa mutò volto in quello di città dell'entroterra. Comunque, non è da sottovalutare il particolare pisano delle sue navi che raggiunsero Lisbona negli ultimi anni del XII secolo.

Le peculiarità della partecipazione dei fiorentini, lucchesi e senesi (e piacentini e milanesi) sono, naturalmente, ben diverse da quelle dei genovesi, come si deduce da quanto ho precisato circa l'opera di questi ultimi. Innanzi tutto, le città dell'interno sono arrivate con largo ritardo, anche se qualcuna di esse, come Lucca, siano state fra le primissime nella rinascita economica, precedendo la stessa Genova. Poi, osserviamo una marcata differenza nei soggetti delle azioni: quelli genovesi, quasi sempre dalle dimensioni ridotte (aziende individuali o formati da pochi consoci e dipendenti); mentre i fiorentini (per molto tempo mi riferirò soltanto a loro) disponevano di grossi organismi sempre collettivi, nella forma delle società o « compagnie ».

Questa condizione delle dimensioni aziendali, differenti per le due città, ha una notevole importanza nella spiegazione della diversità delle funzioni e azioni espletate.

Le forti dotazioni di capitali permettevano un largo sviluppo delle operazioni in proprio, con incalcolabili vantaggi nella sicurezza, durata ed economicità. E per quanto riguarda il mare, le grandi società erano in grado di prendere in loro mani l'atto della navigazione (con il noleggio delle navi a tempo o a viaggio), abbinandolo a quello, principale, di scambio: ed è per questa coincidenza che, come ho dimostrato qualche tempo fa, la navigazione ha potuto compiere il più grande balzo di progresso prima della introduzione del motore, mediante la strutturazione dei noli, dalle fattezze di piena modernità. L'aspetto quantitativo delle transa-

zioni, oltrech  il volume, concerne il raggio del loro dispiegamento geografico, che   considerevolissimo.

Le grandi dimensioni riguardavano anche il personale: tra i molti soci e fattori, alcuni poterono distaccarsi dalla pratica degli affari e raccogliarsi nella funzione pura di direzione, che vuol dire la totale dedizione allo studio dei fenomeni interni e di quelli esterni, spaziando su campi vastissimi. Dotandosi, come nessun'altri poteva fare, degli strumenti di studio — carteggio, che abbondantemente si riceveva da molte localit  e dovizioso di notizie, portolani grafici e descrittivi, invio di propri esponenti in giro nel mondo conosciuto — queste aziende divennero delle vere scuole, degli ideali centri di preparazione e di addestramento, particolarmente per il fenomeno della navigazione, come hanno provato sopra tutti il Vespucci e il Verrazzano, che, infatti, sono stati dei mercanti alle dipendenze di quelle grandi aziende.

Non poche societ  si dotarono di navi di propriet ; e dopo il 1420, Firenze cre  la sua flotta di Stato. Ma per lo svolgimento della navigazione non   indispensabile la propriet  del naviglio: basta che di esso si abbia la disponibilit  pronta ed esauriente; proprio come avvenne dei fiorentini, ai quali tutte le marine ambivano di offrire i loro servizi.

Non si debbono, poi, trascurare le operazioni collaterali, che fino ad un certo punto sono secondarie ed ausiliarie: alludo al cambio e, quindi, alla banca, ed alla assicurazione, per i quali il fattore dimensioni aziendali ha pure segnato una vigoria essenziale, che ha diffuso i suoi effetti in tutta l'espansione economica.

Da questa esposizione appare evidente il ruolo che hanno esercitato i fiorentini nell'avanzamento nell'Atlantico e di l  da esso. Salvo casi particolari — peraltro davvero grandiosi, che si identificano, ripeto, con il Vespucci e il Verrazzano — a loro non sono da ascrivere le azioni di scoperta, cio , l'apertura di nuove vie in senso stretto: ma essi, operando dalle basi, dove avevano concentrato delle aziende cospicue, hanno concorso ad imprimere vigoria alle medesime, sotto tutti i riguardi; li hanno formato combinazioni di capitali e di persone, per munirsi dei mezzi pi  efficienti all'azione; da li hanno stabilito dei collegamenti con le forze stanziato in altri punti nevralgici, inserendo i caposaldi di Lisbona, di Siviglia e altri nel loro sistema generale operativo; li, dopo una intensa attivit  mercantile, hanno determinato le premesse e gli impulsi verso nuove aperture e, quindi, il consolidamento di esse, che a loro volta hanno

condotto ad ulteriori balzi, a nuove conquiste, sino a pervenire ad esercitarsi considerevolmente nelle nuove Terre.

È stato tutto un lavoro, insomma, di organizzazione, che vuol dire essenzialmente studiare dall'alto, concatenare e coordinare; come pure un lavoro di reali estrinsecazioni, a cominciare dalle dotazioni di forti capitali, che in tutte le operazioni di più ampio respiro raggiungevano le proporzioni di gran lunga predominanti.

Fin dal caposaldo di Bruges, da quando si è aperta la via di Gibilterra; noi vediamo erompere la funzione fiorentina in tal senso; e massimamente dalla fine del XIV secolo, quando in Bruges talvolta agivano contemporaneamente dieci potentissime aziende fiorentine (ed almeno quattro lucchesi), dotate di navi proprie (la compagnia degli Alberti di Bruges e quella di Londra ne hanno avuto fino a quattro contemporaneamente) e soprattutto con il noleggio, a tempo e a viaggio, di almeno 15 unità navali. La funzione di Bruges — quella di nesso fra le aree economiche romanica e germanica — è digià una funzione ed una manifestazione sostanzialmente atlantica: solo che si pensi al colossale fascio di traffici, che abbracciano tutta l'Europa occidentale a partire dalla Spagna mediterranea e fino all'Olanda, e di là verso le zone, appunto, germaniche. Le società fiorentine, anche senza navi in proprietà, hanno tenuto in pugno i volumi maggiori di questi rapporti, dal punto di vista commerciale, che, però, trae seco anche quello della navigazione. Mano a mano, esse si stanziavano nei luoghi salienti di quell'intervallo: erano in Fiandra e in Inghilterra, da tempo; sulla fine del XIV secolo, eccole in Andalusia e nel Regno di Granada (a Malaga); almeno dal 1440, anche in Normandia.

La fioritura più considerevole è quella di Lisbona che è anche il posto più avanzato nell'Atlantico e, quindi, il più interessante. La possibilità, che ora ci è data da esaurienti fonti dirette, di studiare minutamente l'attività delle società fiorentine in quel caposaldo a partire dal primo terzo del XV secolo, ci porta a tratteggiare compiutamente la funzione di Lisbona. Al recente Colloquio di Colonia (sui mercanti stranieri che hanno operato nella Penisola iberica nei secoli XV-XVI) ho indicato molti degli elementi essenziali di tutto ciò. E non mi ripeterò, se non ricordando la successione degli operatori principali: Bartolomeo di Iacopo di ser Vanni, Giovanni di Bernardo Guidetti, Piero di Giuliano Ghinetti, Bartolomeo di Domenico Marchionni. Quest'ultimo è stato un vero dominatore, con le navi proprie e con i noleggi delle altrui, e con una continua azione di coordinamento delle

località site nell'arco Fiandra-Inghilterra-Irlanda-Madera-Canarie e la Penisola Iberica e il Mediterraneo, delle quali egli ritrasmetteva gli impulsi, così come nel senso inverso: ed è per questa ragione che le strade che portano alle Canarie ed a Madera si consolidano, con il grande sviluppo delle produzioni in quelle Isole ed allo stesso tempo dei consumi: insomma, un grande sviluppo del duplice ordine di correnti mercantili. Egli, come già i predecessori, lega direttamente, ad esempio, Madera a Bruges, Madera all'Irlanda e Madera a Pisa, senza che le navi tocchino Lisbona; ma è da Lisbona che sono concretate queste azioni e dirette, con il più alto rendimento.

Allo stesso tempo queste forti figure di mercanti richiamano, dall'entroterra iberico (quasi tutto il Portogallo e buona misura della Spagna occidentale), una infinità di merci che si aprono alla circolazione marittima attraverso il perno di Lisbona: allora Lisbona diventa il primo grande e vitalissimo porto-emporio atlantico. Per giungere a ciò, si fa appello alle flotte di tutti i Paesi contenuti nell'arco dall'Olanda al Mare Atlantico: comprendendovi, dalla seconda metà del XV secolo, anche le marine della Normandia e della Bretagna.

Con questi fondamenti, il Marchionni investe larghi capitali in tutte le maggiori imprese atlantiche del Portogallo, facendosi affiancare quelli, non meno rilevanti, di grosse società fiorentine: come la compagnia di Girolamo Frescobaldi e Filippo Gualterotti di Bruges e quella di Antonio Gondi di Firenze. Un aspetto di questa combinazione a tre ho avuto la fortuna di conoscere proprio in questi giorni, in un registro contabile del Gondi: si tratta di ben 2.500 scudi d'oro da impiegare a Calcutta, che vengono affidati a Giovanni da Empoli e Bernardo dei Figli, nella famosa impresa del 1503.

Questo Antonio Gondi è certamente una figura considerevole nel campo delle operazioni di portata oceanica: egli è lo stesso che 20 anni dopo contribuisce validamente al primo viaggio di Verrazzano, rientrando nell'associazione costituitasi a Lione e a Rouen per finanziare ed armare quella spedizione. Dal *libro grande* della Società dei Gondi di Lione ho appreso — proprio poche settimane fa — che Antonio Gondi ha apportato un capitale di tremila scudi d'oro di sole, comprendente alcune quote di Giuliano e Tommaso Ridolfi, Giambattista Uguccioni, Bernardo Altoviti e altre minori. Finora non si sapeva nulla della misura dei capitali italiani in

questa impresa: ebbene, essa è notevolissima, se teniamo presente che altre tre quote, che fino ad oggi ci erano note, arrivavano ad appena 600 scudi.

Nello stesso periodo di tempo, ancora altri mercanti-banchieri fiorentini si sono appalesati a Lisbona, operanti in proprio e quali accomandatari di numerose società che avevano sede a Firenze, a Ginevra, a Lione, a Bruges, a Londra e a Siviglia.

L'Andalusia comincia ad interessare più intensamente i fiorentini negli ultimi anni del XV secolo: almeno dal 1486, Giannotto Berardi apre a Siviglia una notevole azienda, che è collegata alla Compagnia dei Medici, come pure ad altre, secondo la procedura che ormai abbiamo imparato a conoscere. Dalle sue rigogliose energie trae non poco alimento la serie dei viaggi di Cristoforo Colombo: specialmente quando nel 1492 si trasferisce là uno dei suoi impiegati formatosi alla maniera propria dell'atmosfera aziendale fiorentina: cioè, un uomo di studio e solidamente addentrato nei problemi marittimi, che, infatti — l'ho già detto — in quelle aziende si potevano studiare come in nessun'altra scuola (e, del resto, non era esistita che quella privata del Toscanelli): parlo di Amerigo Vespucci, sulla cui opera è stata gettata vivida luce negli ultimi decenni e che io qui mi limiterò a contemplare soltanto negli elementi salienti. Già dal suo primo viaggio (1499) — oltre alle ragguardevoli scoperte (fra le quali il Brasile) — egli intuì il carattere delle terre precedentemente raggiunte: un Nuovo Continente. E nel secondo (dopo essere rientrato a Lisbona, nel 1502) la sua grandiosa concezione divenne definitiva e decisiva. Appropriatamente, nel 1507, il Waldeseemüller dette al Nuovo Continente il nome di questo grande figlio di Firenze.

Abbandonato il ponte di comando delle navi, egli riprese a terra la sua profonda opera di organizzatore e di studioso: e il riconoscimento della Spagna fu pieno, giacché nel 1508 lo nominò « Piloto Mayor », nella quale carica si espresse mirabilmente in compiti didattici, sulla formazione e istruzione del personale per il mare; nella realizzazione del naviglio e suo impiego e nel campo cartografico, con l'impianto e l'aggiornamento del « padrón real ». Alla sua morte, nel 1512, si conclusero i venti anni iberici di Amerigo Vespucci: durante i quali le *vie dell'Atlantico* si ingrossarono e si consolidarono; si ramificarono (sempre legando particolarmente le Nuove Terre ai Paesi conquistatori); e pervennero a sufficiente regolarità, raggiungendo gli sviluppi maggiori non soltanto nel senso della lunghezza.

Nelle basi andaluse (di Siviglia e di Cadice), sempre inquadrato nel

sistema che aveva i suoi cardini a Firenze, a Lione, a Rouen, ad Anversa, a Bruges, a Londra, a Lisbona e, naturalmente, nel mare interno, a Genova, a Venezia, a Roma e a Costantinopoli, cui si aggiunse ben presto Medina del Campo e Valladolid per le loro Fiere, l'azione di molteplici società continuava, alimentando i rapporti con le Nuove Terre: e perché essi si potessero estendere meglio e fossero più efficienti si aprì il capitolo nuovo dell'intervento diretto, fino a portare nelle Antille, nel Messico, in Terra Ferma e in tutte le altre regioni principali dei propri dipendenti, compreso quel Piero Botti, che nel 1534 « fué con Pizarro y Almagro a la conquista y población de Perú » (*Colección*, t. IX, « Pasajeros a Indias »).

Non posso fare a meno di riferire di alcune altre robuste società stanziate a Siviglia e a Cadice nei primi quattro decenni del XVI secolo, le quali, con le loro funzioni, resero più completa e consistente l'apertura delle vie atlantiche.

La società di Pietro Rondinelli; la società in accomandita di Francesco Lapi (che comprendeva il maggiore mercante di Firenze dell'epoca, Filippo Strozzi, con Piero e Giuliano Capponi); la Compagnia Gondi-Borghini; la Compagnia Martelli-Sostegni; Federigo dal Borgo; i Fantoni; Rinaldo della Luna e, negli ultimi anni di quell'intervallo, Iacopo, Francesco e Giambattista Botti. Non pochi dei loro esponenti si ritrovano in America, dopo il Rondinelli, fra cui il della Luna, che nel 1526 morì nel naufragio della nave con la quale ritornava da Santo Domingo.

Anche i lucchesi ebbero un ruolo importante, finora quasi del tutto sconosciuto. In ispecie, Giovanni Orsucci, con Andrea Bernardi, che operò in Messico, a Capo de Honduras e, pare, a Santo Domingo, noleggiando forti porzioni nel carico delle navi e trattando un grande assortimento di merci.

Le vie non si sarebbero instaurate e consolidate, almeno in quell'epoca, se le azioni che ne costituiscono il propulsore — le azioni mercantili, colleganti le produzioni di qua e i consumi di là dal Mare Oceano — non avessero potuto giovare di una protezione, oltre quella offerta dalla validità del mezzo di trasporto e dalla razionalità del suo impiego: la protezione in senso economico, la quale, salvaguardando il capitale, nella sua originaria espressione di pecunia, lo incoraggia e lo sospinge verso investimenti ulteriori: l'assicurazione.

Jacques Heers, nel suo profondo studio su Genova, ha messo in evidenza come anche in questo campo Firenze abbia lasciato una impronta

nettissima: ebbene, soltanto dalle aziende fiorentine potevano promanare le applicazioni assicurative in un terreno così vasto, così incerto e così difficoltoso, tanto più che esse si erano già largamente esercitate nelle assicurazioni sulle rotte con le Canarie e Madera.

Basta leggere le lettere spedite dai mercanti (e quelle da loro ricevute) di Siviglia, Cadice, Lisbona, Valladolid, Medina del Campo e specialmente da Lione — lettere che negli ultimi tempi ho avuto la fortuna di trovare a centinaia — per accorgersi che stava maturando una assicurazione atlantica, in mani fiorentine, già dal 1530: c'era voluto del tempo, per giungere ad un assetto assicurativo compiuto e regolare, perché lo studio dei mezzi, del loro servizio e delle varie situazioni non era stato agevole e, perciò, soddisfacente. In quelle lettere, infatti, come si legge nelle 200.000 circa dei periodi anteriori, gli interessati indugiano su tutti gli elementi che adducono a rigorose valutazioni del rischio.

I conti della Compagnia di Iacopo Botti ci rivelano il primo, grande assicuratore che spazia e domina nell'Atlantico: rientrano nel suo raggio d'azione rapporti con la Nuova Spagna, Nombre de Dios, Cartagena in India, Capo de Honduras o Porto dei Cavalli, Terra Ferma, Cuba, tutti raggiunti dalla Spagna e, inversamente; ma anche raggiunti da San Tomè e dal Capo Verde (naturalmente per gli schiavi).

Ed il centro nevralgico di queste operazioni assicurative — come del resto di quelle mercantili, ed è facile intendere, di quelle finanziarie — si trova a Lione, che è largamente dominata dalle società fiorentine, seguite da quelle lucchesi.

Anche tutto questo raggio dovizioso di operazioni con il Nuovo Mondo si innesta, dunque, nel grande vertice di Lione: che ha costituito davvero l'ultima, ma la più grandiosa espressione del sistema economico occidentale nell'età del Rinascimento, il quale, ora che ha annesso il Nuovo Mondo, potrà concludersi.

Ed è lì, a Lione, che le grandi combinazioni di società di Firenze, di Lucca e della rinata Siena hanno recitato il loro ruolo ancora di primo piano.