

**LA SITUAZIONE DELLA MARINA MERCANTILE  
ALL'INIZIO DELL'EPOCA ENRICHINA:  
FATTORI TECNICI ED ECONOMICI DI SVILUPPO**

Mi scusino, anzitutto, se parlo in italiano: è una delle lingue ammesse ed io traggo profitto di questa concessione.

Il Prof. Verlinden ha voluto fare cenno alle fonti che in via preminente ho utilizzato per comporre questa breve esposizione, questo sguardo alla situazione della marina mercantile quando l'Infante Enrico si appresta, studiando questa situazione, a compiere la sua opera.

Le fonti sono costituite essenzialmente dal carteggio mercantile: le lettere che più aziende dello stesso mercante hanno ricevuto da 267 località, di 27 nazioni. Lettere mercantili che trattano di affari mercantili, sì, principalmente, ma che danno una moltitudine di notizie, fra le quali hanno un interesse notevolissimo quelle che concerono la marina. E posso aggiungere che sono le fonti di gran lunga più nutrite relativamente alla consistenza del naviglio di molti paesi, all'esercizio della navigazione, agli uomini che le navi trasportavano — di equipaggio e come passeggeri (ed anche in situazioni eccezionali, per operazioni particolari, come nel caso delle azioni corsaresche) — ed alle merci di cui attuavano la traslazione.

Un insieme di documenti di straordinaria importanza, perciò. Le lettere sono venute, ho detto, da 267 località. Del Portogallo se ne hanno sei soltanto; ma noi possediamo egualmente una grande quantità di notizie relativamente a questa Nazione ed alla sua marina, oltreché, s'intende, alle principali attività economiche dei portoghesi. Quasi 3.000 lettere, da Bruges; 300 da Londra; 1.000 da Parigi; 6.000 da Montpellier; 15.000 da Barcellona; 6.000 da Valenza; 4.000 da Maiorca; 6.000 da Venezia; 11.000 da Pisa, ecc.

Indipendentemente dalle operazioni proprie, i mittenti di queste lettere

offrono ragguagli continui e dettagliati su tutti gli aspetti del fenomeno della navigazione, sia per averli osservati direttamente, sia per averli appresi da altro carteggio: di ogni nave sono precisati la nazionalità, il nome, il « padrone », il tonnellaggio — con l'equiparazione di botti e tonelli e di salme —, i carichi trasportati, gli itinerari (con le date) superati e quelli in programma; si descrive il movimento del terribile ostacolo costituito dai corsari, si aggiornano le cognizioni attorno ai porti principali e così di seguito.

Mi è sembrato opportuno di riferire a Loro, Signori Congressisti, di questo quadro che ho potuto abbozzare, almeno nei suoi elementi principali: e, siccome la documentazione nella sua maggior parte si distende tra il 1390 e il 1410, siamo proprio nel periodo in cui l'Infante Enrico comincia a guardare al mare: certamente è la marina quale egli ha visto, ha osservato, ha studiato; tanto più che io parlerò Loro soprattutto della porzione della marina e del suo esercizio, che si sono manifestati abbracciando la Penisola Iberica e, cioè, quanto si è intensamente applicato nella grande via dal Mediterraneo al Mare del Nord, così legata al Portogallo.

Vediamo i dati tecnici più importanti. Sappiamo che le imbarcazioni impiegate nelle scoperte erano delle navi speciali; ma la nave comune aveva raggiunto nel 1400 un tonnellaggio assai più rilevante e non per un solo caso osservato: per decine e decine di casi, ho trovato una stazza superiore a 750 tonn. di oggi (cioè, 1000 botti, una botte equivalendo a tonnellate 0,75). Ad esempio, gli italiani nell'anzidetto periodo di 20 anni, hanno costruito, o meglio sono entrate nell'ambito della mia osservazione, 34 navi da 750 a 1000 tonn., prevalentemente genovesi e savonesi, poi veneziane e persino fiorentine; altre, addirittura, hanno raggiunto le 1500 tonn. E la prova che ormai il tonnellaggio si fosse di molto elevato, nella norma, si ha da un brano di lettera, in cui, riferendo di una nave che ha una portata di quasi 400 tonn., essa è definita « piccola »: pertanto, erano « grandi » le navi superiori a 600 tonn. Ed ancora un esempio: si parla di una nave costruita ad Harfleur: è interessante il documento, perché dice che essa (acquistata da un fiorentino) è di 1.200 tonn. e sarà inviata a prelevare olio ed altri beni a Siviglia, commentando così: « è di portata di 1.600 botti: porterà tutta Spagna », per dire della sua capacità notevole.

Quanto al Portogallo, ho notizia che erano state costruite delle navi di 900 botti; a Southampton, una di 1000 botti; in Biscaglia, 5 da 800 botti; in Andalusia, 2 da 750 botti; navi tedesche anche superavano le 500 botti e

compivano viaggi dal Mare del Nord (dai porti di Fiandra fino alle Baleari); una nave, infine, dello Zeeland, di 1200 botti: il tonnello, ripeto, di allora si era elevato di parecchio rispetto al livello che ci è noto della prima parte di quel secolo.

È importante anche stabilire quante persone potevano trovare posto nella nave: l'equipaggio, in primo luogo. Ho potuto appurare una certa corrispondenza con il tonnello che va da 250 botti a 450: per ogni dieci botti, si aveva un uomo di equipaggio: e, quindi, una nave di 400 botti aveva 40 uomini di equipaggio. Vi sono delle navi che arrivano ad avere necessità di impegnare, di impiegare, 120 persone: così, è di quella del genovese Leonardo Spinola, di 1250 tonn. di oggi. Ma, s'intende, a seconda dell'impiego, il numero di persone imbarcate poteva aumentare: si sono registrate delle cifre direi davvero sbalorditive: la « çaracca » di Antonio Cattaneo (di Genova) prende a bordo 600 armati per le sue operazioni da pirata; un'altra, 500 uomini, con una autonomia di 6 mesi. Durante questo tempo, tale nave (di Salagrus di Negro, genovese) ha scorazzato nel Mediterraneo, con 500 persone ed ha catturato — emergono anche particolari del genere — 17 navi, di cui due di 800 botti.

Di norma, il naviglio che superava le 500 tonn. era assai valido, assai efficiente nella difesa, sia contro la « fortuna di mare » — contro le tempeste —, sia contro i corsari. Molti di quelli operatori economici, nelle loro lettere, si preoccupano, infatti, pure della resistenza al rischio della navigazione che esse offrono: e lo fanno in vista delle assicurazioni.

E una riprova che le navi della fine del '300 si oppongono assai meglio alle tempeste si coglie nella circostanza che esse di rado riparano nei porticcioli: si legge spesso di viaggi senza scali dalla parte meridionale della Penisola Iberica, e di frequente proprio da Lisbona, fino a Southampton, fino a Bruges.

In merito ai passeggeri, le possibilità di carico furono collaudate, per così dire, dal Giubileo del 1400, che fece confluire verso i porti vicini a Roma (in ispecie, per le imbarcazioni maggiori, Porto Pisano e Gaeta), numerose navi che ospitavano anche 300 viaggiatori ciascuna e provenienti persino da Siviglia. Navi genovesi, in buon numero, ripetutamente, si dedicano al tragitto dalla Tana (l'odierna Azov) a Southampton e Bruges, partendo già in convoglio di due o tre unità e incrementandolo in prossimità di Almeria, di Cartagena o di Malaga o Lisbona, ecc., e arrivano in numero di cinque e sei. Interessante una statistica dei naufragi che hanno

subito per tempeste e per azioni corsaresche: il tasso è inferiore al 2 %, in viaggi che comportano una così lunga esposizione al rischio.

E questi mercanti che scrivono, che partecipano gli avvenimenti attorno alla nave sono tanto sovente felici, incisivi, nel narrare di quello che essi constatano: a un certo punto si legge, in una lettera: « sono giunte due navi genovesi, tanto grandi che paiono castella », che sembrano dei castelli, per dire della loro imponenza. Le navi costruite e armate a Genova segnano un tonnellaggio medio superiore a quello di qualsiasi altra città.

Ecco una delle prime conseguenze di questo aumentato tonnellaggio: la regolarità nei viaggi. Ho avuto modo di seguire non poche di queste navi, di molte ricostruendone tutta la vita. Ad esempio, sono stato da presso alla nave di Polo Italiano, di 750 tonn., accompagnandola in ogni porto, in ogni sua vicenda, potrei quasi dire: fra il 1394 e il 1407, quando in una tempesta, all'imbocco dello Sluis (il porto di Bruges), essa naufraga, si perde. Ha effettuato, in 13 anni, per 15 volte il viaggio dal Mediterraneo a Bruges, e precisamente, quasi sempre da Genova fino a Bruges, fermandosi quasi sempre a Southampton. In una occasione, durante la sua sosta a Bruges, essa è discesa soltanto fino a Lisbona, vuota, perché da Lisbona le era stato preparato un carico notevole di prodotti portoghesi: il vino, in piccola parte il sale — che serviva come di zavorra, lo dirò fra poco — la grana di Sintra e quegli altri prodotti del mondo barbaresco che affluivano, o direttamente sotto l'azione portoghese, o per intermediazione barbaresca o andalusa e, cioè, cuoia, pelli, ancora grana, cera, ecc.

Questa stessa nave, poi, per 5 volte, ha operato in un ambito mediterraneo, nel bacino occidentale, tra Genova, Savona, Peñiscola, Valenza, Barcellona, Maiorca, ecc. Per una volta è andata fino a Scio nel Mar Egeo, e da Scio, quindi, fino a Bruges, tornando indietro.

Interessante, un'altra nave, savonese, di 1500 botti, osservata per 17 anni: 12 volte ha compiuto il viaggio Genova-Bruges; tre volte Genova-Scio-Bruges; quattro volte è andata ad Alessandria d'Egitto, a Beirut, a Cipro, costantemente avendo per mèta, dall'altra parte, Bruges. È stata a Costantinopoli e, poi, ha compiuto viaggi locali per il sale di Iviza e di Hyères, ecc.; e così tante altre navi.

Quando non compivano il viaggio diretto, si preoccupava l'operatore economico, questo attento osservatore, di precisarlo, dicendo che la nave andava « porteggiando », cioè di porto in porto; e, allora, è degno di studio

l'avvicendamento dei carichi a bordo, in ogni località, per sapere quali merci la nave scaricava e imbarcava.

Con questa resistenza, ho detto, alla « fortuna di mare », soprattutto, ed alle insidie dei corsari, le navi hanno abbreviato in una maniera straordinaria la durata dei loro viaggi.

Cito appena qualche dato tra quelli, naturalmente, che si sono ripetuti: non i dati eccezionali. Menzionerò, tuttavia, anche dei dati eccezionali, come questo: da Marsiglia a Pisa, in un giorno (oggi ci sono pochi piroscafi che da Marsiglia vanno a Livorno in un giorno).

Da Lisbona si andava a Maiorca in cinque giorni appena, in molti casi; a Bruges, in nove giorni (vi sono state delle navi che hanno impiegato anche trenta giorni, « porteggiando »: ma ciò si allontanava dalla norma). Da Southampton si raggiungevano le Baleari in sedici giorni e Cadice in dieci giorni; da La Coruña a Cartagena — quindi, metà del periplo della Penisola — in nove giorni; da Bruges a Maiorca — questo è un *record*, ripetutosi però — solamente otto giorni. Non sto a dire di un tempo ancor più notevole: lo accenno appena: dalla Tana a Bruges, quarantadue giorni, con scalo a Caffa, a Costantinopoli, a Modone, a Siracusa, a Messina, a Palermo, a Malaga, a Lisbona.

Un movimento intensissimo, soprattutto sotto l'azione portoghese, andalusa, valenzana e maiorchina, si aveva con la Barberia. Da Tunisi, da Algeri, per esempio, si andava a Maiorca, in un periodo di tempo variante fra due e sei giorni. Da Tunisi a Genova in sette giorni: lo stesso tempo rilevato più volte per il tratto Tunisi-Pisa. Quanto al Levante, conosciamo un gran numero di viaggi: si pensi che da Alessandria d'Egitto si attraversò tutto il Mediterraneo, fino a Barcellona in quattordici giorni appena. Dall'Italia alla Spagna mediterranea — Genova-Maiorca — era frequentissimo il tempo di tre giorni, e così per Pisa-Maiorca e viceversa. Dalla Provenza all'Italia, ho già accennato a quel notevolissimo *record* Marsiglia-Pisa, di un giorno: il commento è questo, a proposito di un'altra nave che impiega tre giorni da Genova a Maiorca: « se fosse un uccello sarebbe bastato ».

Non sto qui a dire della vita completa di una nave: tutto quello che è avvenuto di una nave, dal suo varo alla sua morte per tempesta, con gli intervalli di disarmo, l'indugio nei porti. Appena uno sguardo — ho parlato di durata, di frequenza di viaggi — alla velocità: in un frangente, eccezionale, si capisce, tale, cioè da richiedere, da suscitare un commento

particolare: di una nave che va da Aigues-Mortes a Marsiglia, è detto chiaramente che ha superato le 80 miglia (che sono press'a poco le miglia di oggi) del percorso in cinque ore, precisa la lettera « alla media di 16 miglia l'ora ». È una velocità notevolissima: è vero che quella nave fu sospinta da un vento particolare ed impetuoso, ma questo dice che il mezzo era tale da poter sfruttare, appunto, anche i venti eccezionali, anziché riparare alla foce di un fiumicello o dietro un promontorio di una baia sicura.

Questi sono tutti aspetti della evoluzione, dello sviluppo notevole dal punto di vista tecnico della navigazione, anche se noi siamo abituati a ritenere che un apporto notevole sia derivato alla navigazione soltanto quando è stato introdotto il nuovo mezzo di propulsione, la macchina. La nave, o a remi o a vela, si pensa, non ha potuto mai svilupparsi molto, tecnicamente: ciò è giusto, in parte; non è stato, sintende, un grande sviluppo; ma, rispetto alle posizioni che si accertano — e sono ben note — per l'inizio del '300, il progresso c'è stato ed è stato considerevole. Tuttavia, a mio modo di vedere, il progresso non si deve, diciamo, studiare soltanto sotto il profilo tecnico: noi dobbiamo vedere la nave che con il concorso degli uomini — cioè, il capitale immedesimato nella nave e con la nave, e con gli uomini — produce il servizio della navigazione: questo servizio a chi si apre, a quale massa di persone e di beni, soprattutto, esso diviene accessibile, nel senso di sopportarne il relativo costo? La parola sviluppo, la parola progresso della navigazione deve acquistare un significato più vasto e l'indagine si deve ampliare: è fattore di progresso nella navigazione — cioè, fattore che sostiene la diffusione di questo mezzo a categorie di persone ed a classi di beni assai più ampie e assai più numerose — non soltanto quello tecnico, ma anche un altro squisitamente economico, che, secondo me, è di portata decisiva: la discriminazione dei noli. Fino alla prima parte del Trecento, il prezzo del trasporto era quasi sempre proporzionale al peso della merce, sì che pagavano, press'ò poco, la stessa misura proporzionale 100 libbre di lana, come 100 libbre di seta, 100 libbre di cuoia delle più povere, come 100 libbre di grana, di zafferano, ecc.

Un accenno ad una differenziazione delle tariffe, predisposta in maniera da ridurre l'incidenza del costo del trasporto in ragione inversa del valore della merce, si ritrova nella « Pratica di mercatura » del Pegolotti, attribuita alla metà del Trecento. Esso riguarda i noli delle merci che

partono da Venezia o ritornano a Venezia, nell'itinerario verso il Mare del Nord. Agli estremi di questa tariffa troviamo lo zucchero, che comporta un costo di soldi 30 per ogni migliaio di libbre e, dall'altra parte, il rame (prodotto che Venezia esportava in gran copia su quella strada, ma, soprattutto, per destinazione alla Penisola Iberica), con soldi 5; nell'insieme, queste tariffe sono limitate ad otto tipi di merci.

Ma, studiando le carte Datini, i casi che si presentano di noli unitari — e, quel che più conta, realmente accaduti — sono a decine di migliaia. Li ho ordinati per itinerari, e per quello in cui ricade la maggior varietà di beni — tra Maiorca e Porto Pisano — vediamo che il divario dianzi riferito da 30 a 5 — un rapporto, cioè, di 6 — è salito nella seconda metà del secolo a 33,33, essendosi portati gli estremi a soldi 3 e soldi 100 a oro, per 100 libbre di merce. All'estremo superiore sta l'oro filato (ma questo è trascurabile); il filato di seta scende a 60. Notevole è la grana, materia tintoria allora diffusissima, ricercatissima, per la quale vengono pagati anche 80 soldi, sempre per quintale; lo zafferano, 40 soldi; poi, si scende ai vari tipi di lana, secondo la qualità — la migliore minorchina, la peggiore barbaresca — e si va da 14 fino a 9 soldi (e si fa ovviamente distinzione, a seconda che sia lavata o sia sucida). Poi, rileviamo una grande varietà di pellami e di cuoiami: le cuoia più povere, non conciate, s'intende, i vitelli barbareschi, pagano solo 4 soldi. Tra i beni destinati all'alimentazione, colpisce un prodotto, che comincia appunto allora a diffondersi nel Mediterraneo e, dall'altra parte, nel Mare del Nord: il riso di Valenza. Esso viene ammesso alla circolazione, può raggiungere la mensa anche delle persone non ricche, giacché il suo costo di trasporto è appena di 7-6 soldi, e, cioè, la metà del costo per la lana. Per il pesce conservato sono richiesti 6 soldi soltanto; per le mandorle, 8 soldi.

La discriminazione dei prezzi è, direi, la conquista trecentesca che maggiormente fa spicco in tutto il quadro economico: merci povere, o relativamente povere, in quell'epoca, entrano in circolazione su qualsiasi itinerario, pervenendo a classi di consumatori anche le meno abbienti.

Un punto di partenza di questo principio (o per lo meno un caso limite, inferiore) si può vedere nel sale: alcune navi prendono a bordo il sale per zavorrare, cioè, come zavorra, il trasporto risultandone, quindi, quasi gratuito. Così si legge in una lettera concernente la nave di tale Cristofano Sacco, in procinto di partire da Barcellona: «pregovi prendiate

licenza, per la nave, di quarteri 250 in 300 di salle, le quali leverò per insavorrar la nave ».

Non sto ad insistere: soltanto, mi sembra che sia da sottolineare questo avvenimento della discriminazione davvero come un fattore cospicuo di progresso, appunto se noi badiamo alla navigazione non considerandone soltanto il mezzo, e, cioè, quando noi osserviamo la navigazione come servizio economico, servizio economico che viene attuato per la circolazione dei beni e delle persone. E quando questo servizio si apre ad un numero più rilevante di consumatori, fra cui proprio quelli di livello medio, dal tenore di vita medio in giù, noi possiamo parlare fondatamente di una spinta decisiva nel progresso della navigazione.

E tutto questo si accerta proprio quando si apre l'età di Enrico: quell'Uomo è stato davvero un osservatore, uno studioso, ed a lui non saranno certamente sfuggiti tutti questi particolari sui quali far leva nella sua grande opera di navigatore, di esploratore, di colonizzatore, di civilizzatore.