

FIRENZE E LE SUE COMUNICAZIONI CON IL MARE NEI SECOLI XIV-XV

Firenze è stata una potenza marittima?

Nel quadro del rigoglioso e inconfondibile sviluppo economico di Firenze, per lo meno nei secoli di maggiore splendore (il XIV e il XV), si rileva che essa abbia attinto anche il rango di *potenza marittima*?

Gli studi generali e speciali sul passato economico di questa città sono stati finora piuttosto limitati, in numero ed in estensione: ed appartenendo essa all'entroterra, a maggior ragione è stata trascurata nei problemi di economia marittima. Alla sua navigazione e commercio marittimo si è dato risalto — senza, tuttavia, far seguire adeguate indagini — solamente quando, sul primo quarto del '400, essa crea una flotta di Stato (per viaggi periodici nei due bacini mediterranei e nel Mare del Nord, con navi costruite ed armate dallo Stato e appaltate a privati, caso per caso) e si provvede di un porto proprio, avendo sottomesso Pisa, con Porto Pisano, ed acquistato Livorno (1421). Ma, se per la sua espansione commerciale avesse dovuto attendere il verificarsi di questi avvenimenti, essa non avrebbe assistito alla meravigliosa fioritura — in tutti i settori dell'economia — che permette di definirla la maggiore *potenza economica* del secolo a tali eventi antecedente (il XIV, perciò), perdurante nel XV e per parte del successivo, malgrado si sia tentato di affermare che la metà del '300 segna l'inizio della sua decadenza economica (senza, però, che siano state smosse dal sonno le doviziosissime collezioni di fonti dirette serbate e tramandateci dagli archivi italiani e di tutto il mondo di allora, giacché ovunque questa città ha lasciato tracce indelebili delle sue azioni).

Prima di procedere oltre, mi proverò a chiarire il significato di *potenza*

marittima. Secondo me, si può usare tale termine per quella città le cui azioni economiche principali — essenzialmente di mercatura, è ovvio — essa esplica, con notevole impiego di mezzi reali e personali, e perciò con risultati cospicui e con conquiste evidenti e durature, per le vie del mare, avendo salda padronanza di ogni e qualsiasi elemento squisitamente marittimo, peraltro dell'ordine accessorio. E dirò, più in breve: assommando in loro mani, i soggetti economici dediti a tale attività, oltreché l'atto fondamentale di scambio — non di rado concatenato per loro stessi a fenomeni di produzione —, tutti quelli accessori, i quali soprattutto si identificano con l'articolazione della traslazione dei beni, che, in parte considerevole, appunto, si svolga sul mare. Così, costoro debbono poter dominare — anche se non accentrano la proprietà dei relativi mezzi — l'atto di navigazione; non occorre possedere una flotta consistente: è sufficiente che i mezzi siano reperibili ed utilizzabili con tempestività e con adeguatezza. E, del pari, non è indispensabile che tale città sia dotata permanentemente di un porto proprio totalmente rispondente: basta che essa disponga di una rete di relazioni che le aprano qualsiasi porto e perciò qualsiasi itinerario interno per raggiungerlo. Ma, anche se tutte queste combinazioni di elementi, queste composizioni di atti si rivelassero di piena estensione e di assoluta validità, tale città non potrebbe dirsi una autentica potenza marittima, qualora le azioni si arrestassero nei porti, senza addentramenti sino alla conclusione della complessa operazione: il mare, infatti, quanto alla viabilità, sostituisce la terra e, più spesso, la completa: di guisa che, in ispecie sotto quest'ultimo profilo, chi praticasse tale via marittima con sicurezza, senza saldarla nella sua prosecuzione terrestre o fluviale, quando questa fosse imprescindibile, non ne avrebbe mai valorizzato appieno la funzione. Il termine *potenza navale* (non militare, s'intende) riconnette fondamentalmente, invece, alla disponibilità propria del mezzo navale, ossia, al complesso della flotta di una data città o nazione.

Pertanto, i punti focali dell'indagine sono quelli della disponibilità del mezzo navale e della fruibilità dei porti. Sul primo ho avuto occasione di intrattenermi più volte (commemorazione centenaria di Amerigo Vespucci, rievocazione di Giovanni da Verrazzano e alcuni articoli), provando, alla stregua di documentazione copiosa ed attendibile (oltre 250 mila lettere scritte dai soggetti dei fatti economici e oltre 1.500 libri contabili), che, contrariamente all'opinione generale, Firenze, pur senza possedere una marina propria consistente (che, comunque, fu più rilevante delle « galee di

Stato »), ha dominato il mare, le flotte che vi agivano, le organizzazioni che vi presiedevano, i servizi che vi si producevano, l'assicurazione che con questi ultimi doveva immedesimarsi e, segnatamente, informando la sua opera sotto tutti questi riguardi allo studio incessante e approfondito, senza di che taluni risultati essa non avrebbe conseguito, o quanto meno sarebbero stati tardi. Fra questi risultati mi piace, continuando ad approfittare dell'inciso, di menzionare quello della creazione di navigatori dalle fattezze particolari (navigatori-scientiati), quali Amerigo Vespucci, Giovanni da Verrazzano ed altri; e quello della nuova struttura impressa alle tariffe dei trasporti marittimi (che risponde al principio della discriminazione dei prezzi, onde i beni poveri, per la stessa unità di peso, pagavano noli molto minori, che rendevano accessibile economicamente il trasporto loro su qualsiasi itinerario: a differenza delle rigide tariffe in vigore ancora nella prima parte del '300, le quali limitavano il commercio internazionale ai beni ricchi), struttura che gradatamente si diffonderà nelle vie di acque interne e terrestri, imponendosi finanche negli aggravi fiscali (i « pedaggi » o dazi di transito), che ai costi di queste ultime immediatamente aderiscono.

Il secondo punto è il *problema portuale*, cioè, i porti ai quali Firenze poteva ricorrere e le strade che doveva percorrere per raggiungerli: e ad esso dedicherò queste pagine.

Il porto naturale di Firenze: Porto Pisano (o Livorno)

Il porto naturale di Firenze, era quello di Pisa, ossia, Porto Pisano, situato nell'addentramento più profondo (in « arco di Stagno », secondo la precisazione di una lettera mercantile di fine '300) dello svolgimento costiero fra foce d'Arno e Livorno, che oggi è invece rettilineo: ed era un porto efficientissimo per più aspetti. In primo luogo, era ben riparato e munito di tutti gli impianti allora realizzati, permettendo l'approdo contemporaneo di più navi, di ogni tonnellaggio (ve ne erano alcune che superavano le 1000 tonnellate di oggi); esso era allacciato molto bene da una carreggiabile, da un canale e da un itinerario misto mare-fiume alla grande piazza di Pisa, dalla quale si irradiavano strade di sommo interesse: fra queste, la più curata e la più dotata era quella che portava al cuore della Toscana, a Firenze, da dove aveva principio un ulteriore raggio di comuni-

cazioni, di primissimo piano (si noti che i trasporti fra Pisa e Firenze erano disimpegnati anche per la via fluviale sino al porto di Signa, da dove cominciava un'ottima strada per carri alla volta di Firenze).

Pisa (o meglio Porto Pisano) ha concorso allo sviluppo delle prime città interne della Rinascita, Lucca e Siena, e, poi, anche di Firenze, la quale raggiunge il livello evolutivo di queste al principio del XIV secolo, sopravanzandole.

Degradatasi Pisa quale potenza navale, dopo la sconfitta alla Meloria (1284), e indirizzate le sue risorse rinascenti prevalentemente nei campi della mercatura (affasciandosi anche nella Pianura Padana) e dell'industria (della lana, ma pure del cuoio, dei metalli, ecc.), essa vide in Firenze, sempre più, la sua antagonista (mentre una volta l'attraeva offrendole le sue navi): da ciò, rotture frequenti di rapporti fra i due Stati (rotture, pertanto, non sempre di portata politica), che principalmente si esprimevano con l'inibizione della piazza e del porto pisani agli operatori fiorentini ed ai carichi delle loro merci.

Tali preclusioni (che da qui innanzi considererò soltanto con riferimento a Porto Pisano, il quale, d'altronde, era tutt'uno con la città, così come con il sorgente porto di Livorno), si ripeterono insistentemente dalla metà del XIV secolo, nonostante la vittoria fiorentina alla battaglia di Cascina (1364) ed il preciso accordo del 1369 con il doge Piero Gambacorta per lo sbocco al mare, e furono più prolungate — avrebbero potuto anche essere più gravi — nel periodo visconteo (dal 1399, ma già dal 1392), persistendo anche dopo la morte di Gian Galeazzo (1402) fino al 1404 (senza continuità, però), e soprattutto quando Firenze assediò Pisa nel 1405-1406. Durante i sessant'anni di simili incertezze e difficoltà, Firenze — o, meglio, le sue agguerritissime e grandi aziende, che studiavano e risolvevano tutti i problemi — predispose una serie di ripieghi o ripiegamenti, che si rivelarono validissimi: come dimostrano le voci autentiche, dei carteggi e registri contabili, dove, fra l'altro, ci è permesso accertare le influenze quantitative nel giro degli affari, di tempo e di costo (alludo agli aggravii dei costi accessori — e, quindi, di quello totale — che simili deviazioni comportavano).

L'utilizzazione di altri porti tirrenici

Le deviazioni da Porto Pisano — in quei frangenti, come pure in tempi sereni — sono state numerose, anche perché hanno influito circostanze ed occasioni varie, che via via chiarirò. Esse si possono suddividere in due ampie serie, a seconda che abbiano preso direzione (da Firenze) verso ovest o verso est: ossia, deviazioni imperniate su porti tirrenici e deviazioni imperniate su porti adriatici. Alla prima sono da aggiungere due strade totalmente terrestri, sino a Marsiglia o ad Aigues Mortes (il porto di Montpellier), dove, eventualmente, i carichi prendevano il mare verso la Catalogna e oltre. Ma, in ogni caso trattavasi di porti praticati anche in condizioni normali, taluni assolvendo a ben precisate funzioni.

Il porto tirrenico che ospitò più frequentemente le operazioni fiorentine per rimpiazzare Porto Pisano durante i menzionati 60 anni (e per qualche anno ancora), fu quello di Talamone, su cui la Repubblica di Siena, da quando se ne provvide (1313), insistentemente cercò di fare annodare i traffici di Firenze, i quali, attraversandola, avrebbero contribuito a vivificare, insieme alla città, che si avviava ad un lento declino, il suo contado.

Il porto, naturalmente riparato contro i pericolosi venti di tramontana e libeccio dal leggiadro promontorio, fu potenziato, concorrentovi, specialmente negli ultimi anni, le aziende fiorentine che vi avevano dislocato i loro corrispondenti: lo Stato senese non mancò di migliorare le strade (più battuta era quella di Civitella Paganico e Grosseto) e soprattutto proteggendole (e per lungo tempo, in cui ho avuto modo di osservarne il movimento, davvero esse furono sicure, non essendosi mai verificata nessuna ruberia o altri incidenti).

Su Talamone, i fiorentini appoggiarono anche i traffici che non avevano principio nella loro città: cioè, le operazioni di attraversamento di essa, come quelle legate ad importanti luoghi dell'interno (Bologna, ed altre città emiliane e romagnole, Mantova e persino Brescia e Cremona, Verona e Padova, Arezzo e le sue vallate arnina e tiberina, l'Umbria, le Marche interne) e quelle da un mare all'altro (molto sviluppate con Venezia, secondo le precisazioni che darò avanti). Nei rapporti con le città settentrionali era indispensabile passare per Firenze (e, quindi, essa non ne soffriva: anzi le sue aziende erano in grado di restare dappresso direttamente ai loro carichi in questa tappa rilevante), tranne il caso di Venezia, che chiarirò fra

breve; le altre città raggiungevano il porto senese per vie dallo svolgimento in senso longitudinale, vale a dire le più brevi, lasciando in disparte Firenze.

Singolari gli itinerari che hanno surrogato quello abituale — e intensamente frequentato — Venezia-Ferrara-Bologna-Firenze-Pisa-Porto Pisano (o Livorno, che, ripeto, è sempre da ritenersi tutt'uno con quest'ultimo): con imbarcazioni leggere, le merci venivano trasportate da Venezia a Fano (o Rimini); con il mezzo usuale, i muli, attraversavano tutta la penisola per Urbino, Città di Castello, Perugia, Marsciano, Orvieto, Pitigliano ed infine Talamone, dove si imbarcavano per la Catalogna. In simili casi, oltre l'instradamento ordinario su Firenze — da cui, a Talamone —, i carichi potevano andare direttamente da Venezia in Catalogna ed in genere verso ponente, circumnavigando, la penisola, con le navi veneziane che spesso compivano tali tragitti (e vedremo che su Venezia sarà imperniata la principale deviazione est per le merci in partenza da Firenze con destinazione ad occidente).

Pure da centri molto addentrati rispetto alla costa tirrenica, e perciò assai più vicini all'Adriatico (l'esempio è eloquente per Camerino, ove agiva un « piccolo » Datini delle Marche, tale Paoluccio del maestro Paolo, che aveva una filiazione a Venezia), Firenze, con la potenza delle sue aziende, riusciva a farne volgere i carichi di merci sul suo porto di ripiego, anziché su quelli adriatici (però, se vi fossero state occasioni più favorevoli all'utilizzazione di queste ultime vie, essa sarebbe stata in grado di sfruttarle con prontezza).

Il problema dell'efficienza di un porto non era il solo che assillava gli operatori: in più, essi si dovevano preoccupare delle vie terrestri che vi immettevano e delle possibilità di agganciamento nel porto stesso con il servizio della navigazione, ossia, la saldatura terra-mare (e viceversa). Ho già detto che il percorso da Siena a Talamone (e da Firenze a Siena, la cui cura fino ai confini si accollava lo Stato fiorentino) era pienamente idoneo come « ambiente stradale »: restava, pertanto, da completarlo con l'efficienza del servizio di trasporto da esplicarvi. Questo, largamente sufficiente per l'attività normale, era suscettivo di dilatazioni quando le correnti si ingrossavano; ma alla moltiplicazione dei viaggi provvedevano le stesse aziende fiorentine, destinandovi i « vetturali » (trasportatori con muli, non usandosi i carri su quelle strade) dei quali esse ripetutamente si avvalevano sull'itinerario principale (Firenze-Pisa) o su altri itinerari di ripiego a quello più vicino (Firenze-Piombino e perfino Firenze-Motrone, ubicato

assai più a nord), come ho avuto modo di appurare dallo studio dell'esercizio contemporaneo dei tre itinerari ed in genere dei molti altri del sistema di comunicazione che aveva per centro Firenze (sulle strade verso Talamone, Piombino e Motrone, ho ritrovato persino vetturali che di regola operavano su strade diverse e opposte, come quelle verso l'Umbria e le transappenniniche).

Ecco, il nocciolo della soluzione di questo problema — e similmente di molti altri — lo dobbiamo vedere nelle immense possibilità delle maggiori aziende fiorentine (colossali per l'epoca e che non hanno avuto l'eguale in nessuna città italiana e forestiera almeno fino al tardo Cinquecento), nell'orbita delle quali roteavano le medie e anche le piccole: esse riducevano a loro soggezione tutti gli atti accessori — ed i relativi organismi che li estrinsecavano — immedesimandoli con gli atti principali, i quali, pertanto, trovavano esecuzione più conveniente sotto ogni riguardo. E, d'altra parte, i numerosi mulattieri, che le esigenze della mercatura fiorentina avevano fatto fiorire ed avevano alimentato e sostenuto sulle varie strade di Toscana (come, del resto, oltre di esse), sarebbero rimasti inoperosi, nei percorsi per loro tradizionali, nella circostanza dei predetti convogliamenti sulla strada di Talamone, così come per le altre deviazioni.

Ancora più rilevante — esigendolo la vastità del campo e dei mezzi e la complessità del relativo servizio — l'impegno fiorentino nella navigazione, che portò, addirittura, ad un completo rivoluzionamento delle tariffe, aprendo ai trasporti marittimi il reale progresso, ossia, l'accessibilità loro a qualsiasi bene, su qualsiasi itinerario, secondo l'accento dato. Con una disinvoltura che sembra inconcepibile per l'epoca, tanto più trattandosi di una città dell'interno, le aziende fiorentine, da Firenze (e da ogni altra città ove fossero impiantate), fanno leva su navigli in sosta nei porti o in viaggio, riuscendo ad accaparrarsi esaurienti porzioni di carico (o noleggi totali) per il disimpegno dei loro atti di scambio, incanalandoli verso i porti che meglio si addicono agli atti medesimi: così accade di grosse navi genovesi, che, rientrando dal Mare del Nord, fanno precedere Pisa a Genova nelle loro tappe italiane, perché il carico fiorentino è prevalente o semplicemente perché tale è il vantaggio che esse hanno dovuto accordare; e persino le 5 galee veneziane del servizio di Stato con il Mare del Nord — dai rigidi itinerari, che nel Mediterraneo non si elevavano a nord di Maiorca — sono costrette a salire a Pisa, per le stesse ragioni riferite a proposito delle genovesi; e senza dire delle navi catalane, basche e proven-

zali, che sembrano aver costituito praticamente altrettante flotte fiorentine. Si aggiunga che la maggiorazione dei noli, nelle evenienze di siffatti dirottamenti verso approdi non familiari e che per di più comportavano talvolta un allungamento del viaggio, era irrisoria o addirittura non esisteva: giacché l'offerta del servizio, ampia e proveniente da più lati, provocava la concorrenza fra gli armatori (mi lascio sfuggire una prova significativa di quella che, di sovente, era una vera necessità, cioè, di mettere le proprie navi a disposizione delle aziende fiorentine: a Londra e a Bruges, che è quanto dire i porti di gran lunga preminenti nel Mare del Nord, navi genovesi e veneziane indugiano per settimane e settimane, non di rado, perché attendono il carico: « il carico di nostre genti », scrivono da quei luoghi le compagnie Medici, Tornabuoni, Alberti, Orlandini, Mannini, Ambrogi, Doni, ecc.).

In queste condizioni, non fu mai disagevole ai fiorentini il compimento di quella saldatura a Talamone: con la fittissima e prontissima rete informativa di cui potevano servirsi, le loro aziende erano messe in grado di avvertire sollecitamente le capienze di carico esaurienti ed a miglior mercato, per innestarle in Talamone con il tronco terrestre, di cui abbiamo visto avevano sicuri la disponibilità e il maneggio. Comunque, in alcuni casi non si badava molto alla economicità del servizio: non soltanto perché un mezzo modesto (e perciò meno oneroso) avrebbe richiesto un costo più elevato della protezione assicurativa; ma perché potevano esservi esigenze di urgenza, e oso dire anche di prestigio, a fare inclinare verso servizi più costosi ed a far concludere più rapidamente il contratto di noleggio, senza attendere altre occasioni favorevoli. Come chiarirò in seguito, l'inasprimento che necessariamente si determinava nel costo di trasporto, in quelli che vi aderiscono e, quindi, nel costo totale di un bene, poteva essere contenuto nell'ampissimo volume delle operazioni delle aziende, che veniva scrutato e valutato spingendosi lungo la distensione di molti anni antecedenti e futuri.

In almeno 500 operazioni svoltesi attraverso Talamone — che ho avuto modo di studiare — l'incremento dei noli, rispetto a quelli accertati per le vie marittime aventi per capolinea Porto Pisano, oscilla fra il 5 e 10 % (ma lo si ritrova anche nullo): e poiché sul costo totale della merce i noli (come ho dimostrato in un recente articolo dedicato al centenario della nascita di Werner Sombart) difficilmente incidevano per misura superiore al 10 % (alludo agli itinerari fra la Catalogna e Pisa), l'innalzamento di questo limite a 11 % circa era pur sempre moderato. L'assicurazione subiva

aumenti ancora minori, tranne eccezionali situazioni, che si sarebbero potute verificare anche facendo capo a Pisa. L'aggravio ulteriore del trasporto terrestre, infine, andava dal 10 al 20 %; l'assicurazione non esisteva quivi, come in tutte le comunicazioni terrestri, perché esse, infatti, erano presidiate (con corrispettivo costituito dai dazi di transito, i « pedagogi », che parzialmente rappresentavano dunque una assicurazione implicita).

Il trasporto traeva seco, con l'assicurazione nelle vie marittime, altre serie di costi propri degli itinerari seguiti: i quali, pertanto, non sono da trascurare in queste valutazioni comparative attuate segnatamente sotto il profilo economico. Mi riferisco ai gravami fiscali che si ergevano all'uscita e all'entrata delle città e nei luoghi di « pedaggio ». Ebbene, dal lato di Siena erano accordati vantaggi cospicui, all'imbarco o allo sbarco nel suo porto, all'entrata e all'uscita dai suoi confini verso Firenze e nelle tappe intermedie, per un totale di « diritti » solitamente più basso di quello della comunicazione abituale: e tanto più, quando si accrebbe la concorrenza degli instradamenti sui più vicini porti di Piombino e di Motrone, oltre quello di Venezia (pure per andare a ponente). Ricomponendo i dati parziali, ossia, le suddette differenze positive e negative del raffronto in questione, perveniamo ad un aggravio definitivo che non oltrepassa il 5 % di questo insieme di costi accessori (normalmente, i 4/5 del loro totale) e che vediamo persino collocarsi sui valori negativi, cioè, rappresentare un alleggerimento del fardello dei costi accessori!

Il problema, secondo quanto ho lasciato intendere, non si esauriva con i temi più squisitamente economici, i costi, ai quali, essendo più importanti, ho ritenuto di dare la precedenza. Dall'aspetto quantitativo, è chiaro che su Talamone non poteva essere riversato l'intero fascio di comunicazioni che defluivano attraverso Porto Pisano: resta allora da appurare se il parallelo ricorso ad altri porti — che non è mai mancato — riusciva a soddisfare i bisogni normali, affidati non soltanto a Porto Pisano, poiché, difatti, anche in « tempo di pace » si adoperavano altri sbocchi propri di talune esigenze (fra le quali quella di utilizzare particolari viaggi) e quelli stessi che altrimenti erano di ripiego, per mantenere l'efficienza dei capisaldi (soprattutto lasciando nei porti dei corrispondenti) e la dimestichezza della loro utilizzazione. Ma, le fonti sopravvissute, seppure abbondantissime, non permetteranno di dare soluzione piena a questo così suggestivo tema: perché dovremmo estendere l'indagine, per lo meno per un certo numero di

anni, all'intero movimento, che vuol dire l'attività della totalità delle aziende in quello attive.

Una risposta all'interrogativo ritengo, tuttavia, formulabile, così: constatato (come mi proverò di fare nelle righe che seguono) che Firenze aveva pronta accessibilità ad un gran numero di porti sui due mari e che in essi, e lungo le vie interne e marittime, i suoi operatori erano in condizione di compiere i necessari concatenamenti per sufficienti volumi e con pronunciata sollecitudine, è verosimile ritenere che l'insieme abbia subito scosse piuttosto moderate dal dirottamento dei traffici principali da Porto Pisano e, comunque, che esso le abbia sopportate assai bene.

Il fattore tempo, infine. Per questo riguardo, la risposta sulle conseguenze della deviazione non può che essere negativa, perché l'allungamento del percorso si produceva sempre nel tratto terrestre e per tutte le comunicazioni marittime verso ovest, tranne quelle a oriente della linea Sardegna-Tunisi, ed ovviamente verso sud ed est (ma le più importanti erano le prime, per frequenza, per volumi e per valori). Anche qui, però, bisogna badare alla suscettività di contemporaneo impiego di altri porti, segnatamente Motrone, per le operazioni più pressanti; ma, a parte il fatto che Motrone fu disponibile più tardi, esso aveva una limitata capacità. Ed ancor più è da pensare, pure per questo aspetto, all'insieme, all'immenso volume delle operazioni che i fiorentini alimentavano in tutte le direzioni con una straordinaria intensità e continuità: in talune di queste direzioni, ove più ove meno, si sarebbe fatta sentire qualche pausa propria dei ripiegamenti sotto esame, con la possibilità — e questo ci suggerisce lo sguardo all'insieme — di ripianarla o attenuarla con movimenti interni di merci, da luoghi vicini, ove indubitatamente le disponibilità non sarebbero mancate ad aziende così solidamente introdotte e soprattutto così bene informate. Mi è capitato più volte, di incontrare movimenti di tal sorta: per colmare anche le lacune che si verificavano a riguardo di operatori di città diverse, giacché — è risaputo — la velocità e la prontezza sono requisiti di primo piano nell'arte mercantile.

Risalendo la costa (questo sarà l'ordine della mia narrazione) dal porto senese, che, appunto, era il più meridionale, troviamo Piombino, il quale è stato il terzo per importanza, su questo versante (dopo Talamone e Motrone). Esso, pure ben protetto contro i venti più temibili dall'omonimo promontorio, presentava un più ampio arco per gli approdi ed era più vicino a Firenze (ne distava appena 30 Km. in più rispetto a Porto Pisano);

inoltre, si poteva raggiungerlo con due strade (per Volterra-Monteverdi-Sassetta-Suvereto, che era la meno lunga, e per Colle di Val d'Elsa-Causa-Prata-Massa Marittima), entrambe efficienti: e certamente Firenze lo avrebbe preferito ai due sopra menzionati (Motrone aveva il grave inconveniente dell'insufficienza dell'elemento principale, cioè, l'approdo in sé e per sé), se esso non fosse rientrato nella giurisdizione di Pisa fino al 1399, quando Gherardo d'Appiano se ne fece Signore, rendendolo uno staterello indipendente. Costui lo concesse subito ai fiorentini, dai quali, d'altronde, non era stato trascurato nei periodi di buoni rapporti con Pisa ed allorché si preferiva questa via per le importazioni dall'Elba (ferro e vini), e talvolta anche dalla Corsica (ma il grande mercato dei prodotti elbani e corsi era Pisa), e — assai meno — per scendere a sud.

Dal 1399 al 1406, il porto di Piombino assistette ad un movimento mai verificatosi in precedenza (e che, dopo, più non si ripeterà), con una leggera attenuazione negli ultimi due anni, perché durante l'assedio di Pisa, questa Repubblica tentava di insidiare, con la sua flotta, le operazioni marittime dei fiorentini, mirando soprattutto ai porti da essa meno lontani: sì che, ripeto, in quel biennio, fu Talamone che attraversò i momenti più floridi.

L'Appiano accordò vantaggi simili ai più favorevoli concessi da Pisa, tanto da far scrivere ad un corrispondente stabilito a Piombino: « sonci tutti i fiorentini franchi, come solevano essere a Pisa al buon tempo » (in una lettera diretta a Barcellona, nel marzo 1405, prima che fosse stretto l'assedio). Spesso, le rappresentanze delle grandi case fiorentine si scindevano fra qui e Talamone o alternavano i loro elementi: provando, con ciò, che una base integrava l'altra, in quei frangenti. E i vetturali sono spesso gli stessi, oltre, bene inteso, i locali, originari dei centri siti su quelle strade, o immediatamente vicini: alludo ai gruppi di essi che, provenienti dal servizio Firenze-Pisa, si ritrovano pure nell'allacciamento con Talamone (e con Motrone).

Gli aggravii economici di questa deviazione sono ancora più moderati di quelli, già così esigui, riscontrati per l'altra: potremmo concludere che essi erano insignificanti.

Sulla questione quantitativa valgono le considerazioni avanzate poco fa, a proposito di Talamone, come varranno per tutti gli altri porti. Le perdite di tempo si ridussero per il minor tragitto e, assai più, rispetto alle soste di attesa, stante la maggiore frequenza dei servizi terrestri e la

maggior capienza del porto, con conseguente acceleramento delle operazioni di carico e di scarico e con l'intensificazione degli arrivi e partenze.

All'altra Repubblica toscana, quella di Lucca, Firenze chiese ripetutamente il porto di Motrone, da quando le relazioni fra loro si rasserenarono e specialmente dopo l'avvento della Signoria di Paolo Guinigi (1400); ma la concessione continuativa si ebbe soltanto nel 1403, mentre, cioè, erano pienamente funzionanti Talamone e Piombino. A differenza di questi ultimi, il porto di Motrone — un porto fluviale, o meglio, un porto-canale — era completamente in balia dei venti e, avendo fondali irrisori, non consentiva l'approdo se non a natanti piccoli, i quali di sovente compivano unicamente il servizio di trasbordo dalle navi maggiori ancorate a Portovenere, o addirittura a Genova e Savona; ed appena la tempesta si preannunciava, queste imbarcazioni dovevano correre verso le acque ben più sicure di Portovenere e in generale del golfo di La Spezia (dove era già sorto questo centro abitato). Cotali gravi inconvenienti annullavano l'intuitivo vantaggio della vicinanza a Firenze e gli altri che subito chiarisco: il perfetto funzionamento delle comunicazioni lungo la via ordinaria (per Prato-Pistoia-Pescia-Lucca-Monte Quiesa-Pietrasanta) — e, comunque, abbastanza buono nelle deviazioni sulla montagna, talvolta per evitare Lucca (ad esempio, dopo Pistoia, per Pontepetri-Bagni di Lucca-Diecimo, la vallata del Pedagna e, poi, Camaiore, con evidente forte allungamento; oppure, più semplicemente, dopo la Pescia di Collodi, lasciando a sud Lucca, venivano risalite la Freddana e, quindi, Valpromaro-Camaiore) —, massimamente per l'intensità dei servizi e la sicurezza delle strade e per l'ottima ricettività della città alle spalle del porto — Pietrasanta, che con esso formava tutt'uno — dato che Lucca (potenza marittima anch'essa, e non di secondo piano) vi faceva imperniare un apprezzabile movimento.

Chi si affaccia oggi al mare a Motrone e vi scorge il piccolo fiume (in realtà, un « fosso », che ne congloba altri), prova certamente una delusione per questo che chiamiamo il porto di una grande potenza marittima (Lucca) e sul quale gravitava talvolta, seppure parzialmente, una potenza marittima ancora maggiore (Firenze). Ma, nel cammino dei secoli (la prima volta, nel 1569, con l'operazione più radicale), alle spalle di Motrone è avvenuto un profondo mutamento, che ha immiserito il tratto finale di quel fiumicello: in esso si raccoglievano le acque (nel Medioevo assai più abbondanti di oggi) della fusione dei due torrenti che scendono abbracciando il Monte Pania della Croce, il Serra e il Vezza, i quali si congiungono, infatti, a

Serravezza; ma, siccome le difficoltà del terreno pianeggiante, con soventi depressioni, e l'irregolarità propria dei torrenti provocavano ripetute inondazioni fra Pietrasanta e la costa, nel 1569 il Granduca di Toscana fece aprire al fiume Serra-Vezza (nel '500, detto Sala) un nuovo letto, rettilineo, che lo avrebbe reso regolare, portandolo al mare più a nord (dove ora trovasi Fiumetto), e nel tratto terminale di Motrone furono avviate le acque di parte dei fossi di Camaiore; quindi si provvide ad altre modifiche, con un'ulteriore deviazione (il fiume fu allora chiamato Versilia), che, però, interessa Fiumetto. È chiaro che con la precedente abbondanza di acque si era ricavato un bacino più largo e più profondo, che permetteva lo scalo persino a natanti di 300 « botti » (all'incirca 150 tonnellate di capacità). L'aggravamento dell'impaludamento finì però con il peggiorare le condizioni di questo porto: e da allora saranno poste tutte le cure per lo sviluppo di Viareggio.

Gli inasprimenti dei costi erano irrisori; e così l'aumento della durata del percorso terrestre (se si seguiva la via di Lucca), mentre si avevano dispersioni per i trasbordi e specialmente quando il maltempo costringeva le navi, ancora cariche, nel rifugio del golfo spezzino.

Questo scalo interessava i fiorentini (anche prima di ottenerlo con continuità) per una certa specializzazione, di cui naturalmente bisognava tener conto: si tratta delle comunicazioni con la Provenza e Linguadoca (Marsiglia, Port-de-Bouc, Arles ed Aigues Mortes, in generale, e particolarmente per la regione del sale e dell'olio, di Hyères, Tolone e Sanary-sur-Mer) e con Savona, che erano disimpegnate con apprezzabile regolarità da navi di compagnie lucchesi (le quali avevano in Savona il porto di armamento) e da alcune provenzali: senza dire delle occasioni — che frequentando quel porto si accentuavano — di utilizzare altre navi lucchesi dedite a viaggi diversi, fra i quali la linea del Mare del Nord (queste navi erano dei Guinigi). Infine, non bisogna dimenticare che talora era necessario occultare la nazionalità di colui che presiedeva allo scambio: e si poteva coprirlo con quella lucchese, che, appunto, comportava le tappe di Motrone, Pietrasanta e Lucca (e ciò avveniva soprattutto quando ci si voleva nascondere agli occhi di Genova, costantemente buona alleata dello Stato lucchese). Con queste precisazioni ho lasciato comprendere come Motrone — al pari di tutti gli altri porti, secondo il preannuncio dato e le delucidazioni che via via offrirò — non era soltanto un porto di ripiego;

ma assolveva ad una ben definita funzione, nel quadro generale delle comunicazioni che servivano Firenze e i suoi operatori.

Nonostante il rarissimo ricorso che vi si faceva, non si può tacere il nome di un altro approdo: il porticciolo di Avenza, anch'esso fluviale, ricavato sulla foce del Carrione, e, quindi, differente dall'odierno porto — aperto — di Marina di Carrara. Una specializzazione di esso si sarà immediatamente delineata nella mente del lettore: quella dell'esportazione dei celeberrimi marmi apuani, che, con appositi natanti arrivano sino alle porte di Firenze (Signa). All'infuori di ciò, esso era una semplice dipendenza di Portovenere, nel senso che accoglieva le piccole imbarcazioni (come Motrone), che provvedevano alla distribuzione dei carichi nelle stive delle navi maggiori colà ancorate. I fiorentini lo raggiungevano per la strada di Pietrasanta (e proseguendo per la « via Emilia » o « via Francigena »). Essi, poi, lo utilizzavano — anche indipendentemente dal « blocco » di Porto Pisano — per alcune operazioni speciali, come quelle con la Pianura Padana (per via della Cisa), che, se non si collegavano ad un tratto marittimo imperniato su Portovenere (o su Genova o Savona), potevano connettersi con un segmento misto mare-fiume (Avenza-Pisa città, nel suo porto fluviale « tra' due ponti »), da cui, poi, quello con Firenze (solo, s'intende, quando Pisa lo consentiva).

In tutto simile era la funzione del porto di Lerici (tranne, è superfluo richiamarlo, per il marmo), con la differenza che esso era idoneo ad ospitare imbarcazioni maggiori. Tra i carichi di un certo interesse, che vi ho potuto osservare in transito, nei periodi sia di pace sia di guerra con Pisa, ricorderò gli acciai lombardi (della Val Camonica e della Val Trompia), che vi prendevano imbarco per essere destinati in Catalogna o per scendere a Roma, e più a sud.

I compiti di Portovenere — ben difeso dalla muraglia di scoglio svolgentesi alla guisa protettiva dei porti di Talamone e di Piombino — sono di due categorie: innanzi tutto, l'impiego diretto (senza trasbordi), come riferito di Lerici a proposito delle merci che vi affluivano dalla Pianura Padana o colà indirizzate (lo stesso compito, per Avenza, invece, esigeva l'intermediazione del naviglio minore, a meno che questo non fosse stato sufficiente per la destinazione voluta), mentre l'impiego diretto era assai raro per le merci da e per Firenze, preferendosi evitare il lungo giro terrestre del golfo, con l'imbarcarle a Motrone o ad Avenza; in secondo

luogo, l'impiego indiretto, accennato proprio in queste ultime parole a proposito di Motrone.

Quando si moltiplicavano gli spezzettamenti delle articolazioni, con i trasbordi summenzionati, si accrescevano — è facile immaginare — i costi: doveva, pertanto, trattarsi di circostanze del tutto particolari, fra cui quella del più pingue valore dei beni e quella della inderogabilità della loro circolazione sollecita o di un'occasione molto propizia.

Più evidenti sono le funzioni alle quali era chiamata ad assolvere Genova, nei riguardi di Firenze e dei fiorentini. Da Firenze (e viceversa) era impossibile far capo direttamente a quel porto, date le gravi difficoltà che si incontravano nel tronco terrestre ligure (vi circolavano soltanto i « fanti » o messaggeri e i corrieri postali). A parte i lotti di merci che Firenze smuoveva da luoghi che naturalmente gravitavano sul porto genovese e in coordinazione con le loro destinazioni (così, dalla Lombardia occidentale, dal Piemonte, dalla Svizzera e persino dalle Fiandre, qualora si fossero dovute indirizzare nell'Italia meridionale o nel Levante), vi erano quelli che essa per contingenze favorevoli o per necessità (preclusione di Pisa) deviava colà, invece di farle transitare per Porto Pisano: il più pertinente è l'esempio delle partite che frequentemente attraversavano la Penisola tra Venezia e Porto Pisano (per Bologna e Firenze) ed alcune delle quali potevano essere instradate per Padova-Verona-Brescia-Milano-Pavia, oppure per il percorso fluviale sino a Piacenza od oltre, sino ad Alessandria, risalendo, perciò, anche un tratto del Tanaro (questo esempio richiama la deviazione sud, sempre rispetto a Venezia, che aveva i suoi piloni tra Rimini e Talamone, essa pure evitando Firenze).

Ho già detto che a Genova potevano trovare sistemazione definitiva, a bordo del naviglio più grosso, le merci avviatevi con modesti mezzi attraverso Motrone, Avenza, Lerici e Portovenere (come pure, in tempo di pace, da Porto Pisano, se la nave maggiore non aveva in programma di farvi tappa): ebbene, anche per questi casi Genova può dirsi un porto di Firenze, precisando che agiva in correlazione con quelli minori.

È superfluo indugiare sulla bontà delle attrezzature portuali e mercantilesche della Superba e sulla validità delle vie appenniniche che se ne irradiavano nella Pianura Padana; come sulle agevolazioni che essa normalmente accordava ai fiorentini per attrarli nel porto e più ancora al noleggio dei propri navigli.

Del tutto uguali erano le incombenze di Savona (si sappia che vi si

armavano navi di pari portata di quelle genovesi — sulle 1500 « botti » — e che costituiva il capolinea di viaggi della massima importanza), con la differenza dei volumi complessivi, di gran lunga inferiori. In più è da notare un interessante servizio misto, che si articolava su questi segmenti basilari: Firenze-Porto Pisano (o Motrone, per le note ragioni), Porto Pisano-Savona, e, di nuovo un percorso terrestre, verso Torino ed il Monginevro, per scendere in Provenza, oppure, valicando il Moncenisio, per salire a nord (Parigi e Fiandra); ma era questa un'operazione eccezionale (per evitare Genova, la quale avrebbe potuto assolvere allo stesso compito), che di preferenza involgeva merci ricche.

La Provenza e la Linguadoca venivano raggiunte da Firenze, altresì, con tragitti totalmente terrestri, che avevano nel Monginevro il passo comune — in condizioni normali —, al quale si arrivava con una grande varietà di strade: *a*) da Pistoia-Lucca-Massa-la Cisa-Piacenza-Torino-Avigliana (o Pinerolo), oppure, dopo la Cisa, Cremona-Milano-Vercelli-Torino; *b*) per cinque strade differenti a Bologna, e poi Modena-Parma e quindi una delle predette successive alla Cisa, oppure a Ferrara, da cui la navigazione sul Po, secondo l'accento dato. Dal lato francese, dopo Briançon e Chorges, si transitava per Tallard-Sisteron-Monosque, oppure per Séderon-Sault-Avignone. Alcuni lotti di merci procedevano oltre, verso Barcellona, Valenza, la Spagna meridionale, ecc., prendendo imbarco a Marsiglia od a Aigues Mortes: ecco, dunque, altri porti di diretta utilizzazione fiorentina! Ed il cammino avrebbe potuto essere ancora più lungo: quando le vie di Avigliana o Pinerolo erano impedito, da Milano si puntava sul valico del Sempione e da Briga si seguiva il Rodano (in molti tratti navigandolo), ovvero, superata Ginevra, si percorreva la strada di Aix-les-Bains, Moirans e Valence (Drôme), dove si incontrava di nuovo il Rodano.

Il ricorso a porti adriatici

Nell'Adriatico un nome fa spicco, largamente dominando: è quello di Venezia, con il suo porto situato più a settentrione e nettamente superiore in quel mare.

Bisogna distinguere il ricorso che i fiorentini (e dalla propria città e da altre) facevano a Venezia spontaneamente, oppure ... forzatamente. Si tratta,

nel primo caso, delle destinazioni ad est, pertanto, determinavano la stessa direzione nel viaggio che adduceva al porto: è naturale che per andare verso Levante, l'imbarco avvenisse in un luogo già avanzato in quel senso (anche se la salita al nord è piuttosto pronunciata). Ma è ulteriormente influente un altro fattore: quello del bisogno o della convenienza di servirsi delle navi veneziane, che erano quasi le sole, tra le maggiori, a praticare quel porto italiano quale capolinea. Ed è principalmente per queste ragioni, se non esclusivamente — a parte le necessarie deviazioni, delle quali vengo a dire —, che si faceva perno su Venezia anche per viaggi verso ovest (e mi è capitato di incontrare qualche carico che aveva per mèta Aigues Mortes, muovendo da Firenze!), cioè, per la Catalogna o per il Mare del Nord (con le famose galee della « muda di Fiandra »): ragioni che si agitano in quella ben più vasta e superiore delle esigenze fiorentine di distribuire i loro immensi carichi fra più servigi navali — e, quindi, attraverso più porti e più itinerari interni —, per sostenerne il miglior ritmo e mantenere viva la concorrenza fra le potenze navali ed efficienti i percorsi interni, nei quali sarebbe potuto divenire impensabile il convogliamento di più fasci di rapporti e l'attuazione di più raccordi. E non mi sembra del tutto inappropriato aggiungere che così si comportavano quegli uomini, per soddisfare l'ambizione, che in loro progrediva irresistibilmente, di dominare luoghi, persone, mezzi, beni e servigi, mettendosi in condizione di essere sempre presenti nei centri principali e con funzioni essenziali: il Rinascimento, infatti, ha creato, anche nella sfera economica, nuove figure, nuovi congegni e nuovi metodi dalle fattezze tutte proprie (e di spinta modernità).

Quando Firenze era esclusa da Porto Pisano, la tappa veneziana per le relazioni con l'Occidente era una delle tante di ripiego, ma non l'ultima, giacché, nonostante il notevole allungamento del percorso e il maggiore assortimento dei mezzi che comportava, si risolveva con leggeri aggravii di costi (che in altra sede ho analizzato); l'unico vero inconveniente, era quello dell'aumento della durata, cui si rimediava con gli accorgimenti riferiti addietro e che valgono per tutte le deviazioni.

A Venezia si trovavano delle navi eccellenti, che praticavano tariffe molto favorevoli; i loro viaggi erano frequenti per le destinazioni più battute (Levante) e, per le altre, pur attenuandosi molto ciò, si aveva una regolarità, che era quanto mai giovevole alla programmazione d'insieme e, quindi, a quella ripartizione dei carichi fra i porti dei due mari e fra i

mezzi di più nazioni. Inoltre, erano efficientissime le vie dell'interno, fra le quali — per la « nostra » visuale — interessava maggiormente il collegamento con Firenze, cui questa città dedicava vigili cure e mezzi propri (i vetturali che valicavano l'Appennino erano quasi tutti toscani): si andava per terra fino a Bologna; poi, ancora per terra, o « per lo Reno », a Ferrara; indi, avveniva l'imbarco sul Po, a Francolino (che ha preceduto Pontelagoscuro come porto ferrarese), su navi leggere e dal fondo piatto (i « burchi »), che conducevano a Venezia; altrimenti, ma meno frequentemente, non si portavano le merci all'imbarco a Francolino e le si dirigevano a Ravenna o a Cervia o a Cesenatico o a Rimini o a Fano e, persino, ad Ancona, sempre per farle salire a Venezia, con piccole imbarcazioni. In tal modo, ho narrato di questi altri porti a sud di Venezia, che, però, non erano impiegati direttamente (sospingono la nostra mente sull'analoga funzione vista per Motrone, Avenza, Lerici e Portovenere), a parte Ancona, della quale dirò presto.

Si pensi che Firenze, per rifornire i mercati di Genova, della Provenza e della Linguadoca, con merci provenienti dal Levante (e, inversamente — come è sempre da sottintendere —, i beni richiesti dal Levante), si serviva di Venezia quale porto principale, facendo, poi, scendere le merci stesse per Firenze-Porto Pisano, per reimbarcarle, quindi, verso quei tre luoghi; oppure (tanto più se vi era guerra con Pisa), facendo compiere ad esse l'attraversamento della Pianura Padana (sulla strada totalmente terrestre o su quella principale fluviale, che ho descritto) per la mèta di Genova, ed oltre tale pianura, per il valico del Monginevro, negli altri due casi. E tutto ciò, quando esistevano dei viaggi con il Levante che avevano per capolinea Genova, Marsiglia ed Aigues Mortes (e, molto spesso, sulle solidissime navi della rispettiva nazione)!

È d'uopo, a questo punto, rammentare ancora una volta — e mi sia concesso di farlo, perché sto illustrando la funzione di Venezia — l'attraversamento a sud, Venezia-Rimini-Perugia-Talamone, descritto nella dissertazione su quest'ultimo porto.

Ancora disimpegnava pure questa funzione veneziana, senza i grandi archi padani, per l'ovvia ragione che era lontana da quella zona. Le partenze, erano, però, molto limitate, perché coloro che avrebbero potuto affollarne il porto — i veneziani — lo evitavano per non distrarre operatori e merci in transito dalla loro città (diversamente, Firenze in grandi proporzioni avrebbe lì raccolto gli organismi che agivano attorno a Rialto): vi

erano le navi anconetane (che andavano anche a Bruges), alcune catalane e basche e non mancavano quelle fiorentine (come una delle tante della Compagnia de' Pazzi di Barcellona, quando la dirigeva quell'Andrea che si è immortalato commettendo al Brunelleschi la Cappella della Famiglia).

Non sto a riferire dei porti minori a sud di Ancona, che Firenze ha raggiunto in casi eccezionali e molto raramente, per mantenermi negli scopi di questa indagine, cioè, di ricostruire quelli che si aprivano per comunicazioni da Firenze (e convergenti su di essa), oltre le funzioni (ma sempre addossate ad uno di cotali porti) di sostituzione — dettate da esigenze disparate — rispetto alle comunicazioni che normalmente o più ripetutamente si articolavano sulla città (come l'esempio dell'arco padano da Venezia a Genova, in luogo dell'articolazione Venezia-Firenze-Pisa-Genova).

Lo stesso vale per alcuni porticcioli dell'altro versante, a sud di Talamone, come la foce dell'Albegna, Porto Santo Stefano, Porto Clementino (il porto di Corneto, oggi Tarquinia), Civitavecchia, Ostia e, i più grandi, di Gaeta, Napoli, ecc. Nel '500 Firenze preferirà spesso la via di Napoli, per merci ricche, quali le sete che provengono dalla Sicilia e Calabria, e i suoi drappi serici che esporta a sud o incanala sulla via della Spagna meridionale e del Mare del Nord (è superfluo dire che il tragitto Firenze-Napoli era totalmente terrestre).

Considerazioni d'insieme

Per riepilogare le linee principali ed essenziali delle comunicazioni che adducevano Firenze al mare (e inversamente) — alcune delle quali si ingrossavano notevolmente quando s'imponeva la rinuncia a Porto Pisano — mi affido ad una similitudine geometrica: esse si dispongono a raggera in due settori circolari, dagli angoli opposti al vertice (Firenze) e che sottendono gli sviluppi costieri delimitati, ad est, da Venezia e Ancona e, ad ovest, da Savona e Talamone (con prolungamento, secondo quanto ho accennato poco fa, sino a Napoli); e per essere esatti, l'apertura ovest superiore si dovrebbe stabilire in Briga-Ginevra, giacché questa era l'elevazione settentrionale massima, in simile direzione, per trasferire le merci all'imbarco nei porti compresi tra Aigues Mortes e Marsiglia (anche questi erano porti di diretta immissione da Firenze, ad una distanza all'incirca di 1000 Km!). L'angolo ovest era, dunque, più ampio e più popolato di porti

dell'altro: perché Firenze era una potenza naturalmente lanciata e maggiormente impegnata in direzione occidentale.

Questo richiamo geometrico non deve, tuttavia, far pensare che gli altri settori circolari o angoli opposti al vertice, che i precedenti determinano per esclusione — uno a sud, fra Ancona e Talamone, e l'altro a nord, fra Venezia e Ginevra —, non abbiano assistito a consistenti traffici della medesima classe di rapporti Firenze-mare, ad integrazione dei primi o in loro sostituzione: una infinità di segmenti stradali in senso longitudinale e latitudinale si tracciavano da allora — come in una carta geografica di oggi, a un di presso — su quelle superfici, almeno come nelle altre. Basta rammentare, per citare i casi estremi a nord ed a sud (e dagli sviluppi maggiori), gli attraversamenti da Venezia alla Provenza (via Monginevro, ma anche via Ginevra) e Rimini-Talamone (cui si può aggiungere Ancona-Talamone), ed in più l'altro collegamento centrale — che non casualmente poggia sull'estremo nord del primo settore e su quello sud del secondo —, fra Venezia e Talamone, passante per il centro di Firenze. La brevità di questa esposizione mi impedisce di narrare dei particolari onde le strade dei due settori derivati si affollavano di uomini e di beni, sempre nella spinta di Firenze verso il mare e inversamente; ma posso assicurare — con i documenti alla mano — che simili correnti sono defluite in quasi tutti i tronchi delle strade statali, provinciali e comunali odierne e persino su sentieri di notevole abbreviamento (ad esempio, per le comunicazioni verso est imperniate su Arezzo, fra tale città e Anghiari si accorciava di molto il percorso salendo da Pietramala e scendendo a Vaglialle, su quella che oggi è una semplice mulattiera); senza dire delle strade tra Firenze e Bologna, che si presentavano almeno con cinque itinerari o combinazioni differenti.

Se ripensiamo per un momento ai due settori originari (dico originari, nei rispetti fondamentali di questa indagine), sembra proprio che, abbracciando e abbracciando per riunire al centro (e viceversa) le azioni che si snodavano attraverso quei porti e le relative strade, si imprimesse maggiore compattezza a quei territori, come le radici di una gigantesca pianta, le quali, sempre più ramificandosi, moltiplicano la vitalità, la fruttificazione della pianta stessa: e ciò vale anche per i due settori derivati che, tuttavia, come tali, erano essenzialmente alimentati dai due che sono da denominarsi, quindi, principali.

Ma questa compattezza non si sarebbe esercitata e non avrebbe avuto

compimento soltanto con simile azione centrifuga, che precipuamente si rivela di ambito e di portata terrestri: la forza maggiore e decisiva veniva dal mare, producendovisi ed esplicandovisi ad opera degli stessi soggetti di tale ambito terrestre, con assoluta perfezione nella saldatura fra i due elementi, per articolazioni anche le più lunghe, le più complesse e le più assortite, caratterizzate, appunto, dalla loro soggezione al medesimo organismo: come dicono gli esempi ripetentisi che distendono tale dominio dal momento in cui (in Inghilterra), con la tosa della pecora, si definisce la materia prima, a quello del collocamento del prodotto a Damasco, avendo presieduto a tutti gli atti mercantili e di trasporto intermedi e finanche a quello manifatturiero (compresi i sostegni finanziario e assicurativo).

Questa è una delle tante funzioni determinanti dell'apporto fiorentino alla civilizzazione economica mediterranea: quella di avere concorso alla saldatura fra i due bacini di tale mare, non evitando la Penisola italiana, ma servendosi di essa, vivificandola immediatamente ed intensamente con il confluire e defluire dei traffici su Firenze e coprendo con fasci di rapporti commerciali — e in definitiva, umani e sociali — vaste arce dell'Italia centrale e settentrionale; e redistribuendo gli effetti di tutto ciò nell'Italia meridionale e insulare, come, d'altronde, provano gli stanziamenti ivi dei suoi esponenti (dalle più grosse aziende agli operatori individuali), che, per lo meno fra il secolo XIV e il XVI, non hanno avuto l'uguale da parte di altre potenze.