

LE COMUNICAZIONI TRANSPENINSULARI SOSTENUTE DA VENEZIA NEI SECOLI XIV E XV (*)

La storiografia economica bassomedievale, malgrado le sue vaste lacune in ogni ramo dei trasporti, mette in sufficiente risalto le comunicazioni terrestri che traevano alimento dalla funzione dei porti maggiori: ossia, la ricostruzione del loro entroterra. E questo avviene massimamente, direi, per imprestito delle cognizioni del settore di gran lunga più studiato: quello della mercatura, e precisamente degli aspetti di circolazione e distribuzione dei beni, i quali, infatti, concretano l'atto di scambio, completandolo. Studiando gli scambi commerciali, invero, si vengono a tratteggiare implicitamente le linee profonde delle correnti di circolazione e distribuzione dei beni, essendo questi ultimi fenomeni — che costituiscono praticamente tutt'uno — un accessorio rispetto a quell'atto, che è principale (è stato introdotto nei tempi a noi vicini il termine di « atti terziari », per le operazioni di trasporto e altri atti ausiliari).

Per raccogliere subito attorno al nostro osservatorio — Venezia — dirò che sono ben note le comunicazioni terrestri le quali prendevano l'avvio dal fascio delle relazioni che si svolgevano attraverso il suo porto. È facile distinguere tra comunicazioni di addentramento e distribuzione locale: in primo luogo, raggiunta la terra ferma, le merci si irradiavano a ventaglio, dal Friuli alla Romagna, con un raggio all'incirca di 100 Km.; poi, si verificava una penetrazione più accentuata verso la Lombardia e il Piemonte, coprendo, così, quasi per intero, la Pianura Padana; infine, il

(*) Su questo argomento l'Autore ha tenuto una pubblica lezione nell'Aula Magna della Facoltà di Economia e Commercio di Verona, su invito dell'Istituto di Storia Economica e Sociale.

superamento dell'arco alpino, specialmente fra il Brennero e l'Istria. A proposito della penetrazione mercantile padana, ricorderò il ruolo disimpegnato dal Po e dai suoi affluenti, percorrendolo i « burchi », da Venezia ed arrivando normalmente sino a Francolino (il porto ferrarese sul Po, prima che si affermasse Pontelagoscuro), da cui con altre navi — senza escludere gli stessi « burchi » — il fiume veniva risalito nei tributari Mincio, fino a Mantova; l'Adda, fino a Lodi (e con il sub-affluente Serio, fino a Crema); il Ticino, fino a Pavia, da cui a Milano (ove si andava anche da Lodi) e, infine, il Tanaro, per Alessandria.

Ma la distensione di tale retroterra trovava a metà di quella zona contrasto in un'altra azione, che proveniva da Porto Pisano e che si apriva a 120 gradi su Parma, su Cremona e su Piacenza, ramificandosi ulteriormente, per arrivare, ad est, oltre Verona e per portarsi, ad ovest, anche di là dalle Alpi, fra il passo dello Spluga e il Monginevro; senza dire che potevano essere valicati anche i passi del Brennero e di Monte Croce. Più consistente era l'azione, analoga e perciò concorrente, che promanava dal più possente porto di Genova e la quale — si comprende agevolmente — si riversava nel Piemonte e nella Lombardia occidentale e centrale, con tutti gli incanalamenti di là dalle Alpi, già menzionati quale *hinterland* di Pisa. Sugli instradamenti transalpini ritornerò più avanti, considerandoli dal lato veneziano.

A parte tutto ciò, si avevano delle comunicazioni nella fascia della Penisola immediatamente a sud di questa, sino ad oggi piuttosto trascurate dagli Storici, o almeno ritenute di modesta entità: quelle che, dopo Bologna, superavano l'Appennino ai passi principali della Porretta e della Futa e in altri minori, avendo per mèta Firenze e la Toscana in generale. Ma il notevole è che la Toscana, come l'Umbria, del resto, per non dire della Marca settentrionale, potevano essere raggiunte da Venezia anche per altre vie, esterne: vie non più totalmente terrestri, bensì miste, facendo riprendere il mare alle merci arrivate a Venezia per mare (o giuntevi dall'entroterra), nella stessa Venezia e per impernarsi su Marina di Ravenna, o Cesenatico, o Rimini, o Fano, o Senigallia o persino su Ancona; da tali porti le merci, poi, oltrepassavano l'Appennino, per praticare le strade disseminate, di là da esso, fra il Mugello e il Folignate (da quest'ultima zona scendevano anche a Roma, oppure per tale traguardo veniva seguita la via Perugia-Todi).

Un secondo ordine di comunicazioni è rappresentato da quelle degli

addentramenti profondi, ossia di raggio internazionale, andando tutte oltre le Alpi e che si possono così riunire: due di esse permettevano di arrivare alle Alpi più brevemente, la grande via di Verona e del Brennero e la via del Friuli e della Carnia; poi, si aveva il gruppo facente capo a Milano, che si imperniava sui vari passi compresi tra lo Spluga e il Sempione, ed ancora un'altra, la quale, tagliata l'intera Pianura Padana e facendo tappa generalmente a Vercelli, risaliva la Val d'Aosta, alla volta del Piccolo e del Gran San Bernardo; infine, una, che appoggiandosi invece a Torino e poi snodandosi su Avigliana o Pinerolo, superava le Alpi al Moncenisio, per i rapporti che dovevano volgere al nord, oppure al Monginevro, per quelli in direzione sud, in Provenza e in Linguadoca.

Di tutti questi percorsi fornirò qualche particolare allorché entrerò nel vivo dell'argomento della mia esposizione; ma è opportuno che io precisi subito che ciascuna di tali linee ammetteva il senso inverso: i trasporti di confluenza su Venezia, dove i beni trovavano l'avvio sul mare. Ciò sarà sempre sottinteso, a meno che io non dichiarassi espressamente le limitazioni, le quali venivano stabilite da alcune categorie di merci. A quest'ultimo riguardo, per esempio, da Brescia non possiamo incontrare, discendenti verso Venezia per quivi imbarcarsi, le spezie; mentre questi ricchi beni, tipici e fondamentali nelle correnti marittime risalenti dal Levante, e che facevano capo a Venezia, li rinveniamo nella piccola e grande rete di distribuzione che ho accertato poc'anzi.

Mi sia permessa un'ulteriore considerazione. Cessato il tratto marittimo di queste comunicazioni, l'impegno mercantile veneziano di norma veniva meno: sì che, l'innesto, nella stessa Venezia, della fase terrestre — che corrispondeva ad una nuova operazione mercantile — era attuato da soggetti differenti, cioè da mercanti italiani e forestieri stabiliti in Venezia, oppure che agivano da lontano, attraverso loro corrispondenti. Rammenterò che fino dai primi decenni della ripresa dei traffici su larga scala — e, quindi, sulla metà del XII secolo — sono presenti in Venezia i mercanti fiamminghi, i quali vi si radunavano per ricevere i carichi preziosi dei navigli veneziani provenienti dal Levante, offrendo in cambio la contropartita più valida — direi, la « moneta » più solida — che poteva dare l'Occidente, vale a dire i panni di Fiandra e di Brabante. Hanno fatto seguito alcuni operatori della Germania e in genere dell'Europa centrale; quindi, gli italiani, e per primi i veronesi, con ulteriori esponenti dell'adiacente Veneto; infine, è la volta dei lombardi e dei toscani (e fra questi

ultimi i lucchesi ed i fiorentini in primo piano, ma pure i senesi ed i pisani) e degli emiliani e romagnoli. Non considero le altre popolazioni presenti a Venezia: cioè, quelle dell'Egeo, del Levante e delle stesse regioni adriatiche più vicine, perché esse non erano interessate agli instradamenti, cui ho accennato. Sono piuttosto da notare, quando ormai va concludendosi il secolo XIV, i provenzali ed i catalani, i quali stanno a segnalare, per di più, la presenza nel porto dei navigli della stessa nazionalità, per quanto in proporzioni limitate rispetto all'insieme di navi che incrociano nella Laguna e che erano, infatti, in nettissima prevalenza veneziane.

Comunque, malgrado che l'azione mercantile veneziana, in queste comunicazioni miste, si esaurisca appena raggiunta la terra ferma, si devono al porto ed alla piazza — con tutta una serie di fattori « terziari » molto importanti in questa città — la cospicua defluenza e la non meno cospicua confluenza di rapporti interni che si combinano in Venezia.

Il suo porto è vivacissimo, frequentato, com'è, da un alto numero di navi che lo allacciano a tutti i porti del Mediterraneo — salvo quelli liguri ed i barbareschi (ma compresi Tunisi e Tripoli « di Barberia ») — e poi a quelli del vicino Atlantico, vale a dire dell'Andalusia, Portogallo e su fino al Mare del Nord (ai limiti dell'epoca, costituiti, a nord, da Londra e ad est da l'Écluse di Bruges). Questa flotta — è da aggiungere — si presenta con una marcata specializzazione, a motivo dei suoi prevalenti impegni nelle relazioni con gli scali e gli empori del Levante, essendo i più ricchi ed i più ambiti, con l'offerta — che da essi sgorga copiosa — delle merci idonee a circolare per qualsiasi quantitativo e su ogni itinerario. È superfluo che io enunci tali merci: le spezie — nella più ampia accezione, comprendenti perciò lo zucchero, lo zafferano ed altre sostanze medicinali —, le sete, che davano alimento alla grande industria lucchese (l'unica a manipolare la seta in Occidente, almeno sino alla prima parte del Trecento, quando cominciamo a notare — secondo le rivelazioni del libro della Compagnia di Duccio di Banchello e Banco Bencivenni, per il periodo 1336-1339 — la diffusione di tale Arte a Venezia) e soprattutto i drappi serici medio-orientali; poi le sostanze tintorie più pregiate e che provengono esclusivamente dall'Estremo e dal Medio Oriente (come la grana, o cocciniglia, il verzino, ecc.) e in questo ambito, che riconnette alle principali industrie tessili (della seta ed anche della lana), la sostanza mordente e tannante per eccellenza, l'allume, quasi totalmente reperito in Turchia.

Gli elementi più squisitamente mercantili che si ritrovano nella città

— dopo aver detto del suo porto — sono efficientissimi. E così gli strumenti collaterali e terziari, come il credito, il quale un riesame della documentazione contabile veneziana ha rivelato ben più progredito: se esso non era giunto al livello della banca fiorentina e toscana in genere e di quella lombarda, è tuttavia notevole la constatazione che il giro-conto (e, pertanto, i banchi di giro o *banchi de scripta*) appare notevolmente progredito, giacché il sistema di conto corrente in cui esso principalmente consiste è pervenuto al traguardo finale e conclusivo dello « scoperto », che è uno degli strumenti di credito più rilevanti, allora ed oggi. E si noti che, contrariamente a quanto ha sostenuto il Luzzatto, definendo eccessivamente retrograda la banca veneziana, non era indispensabile per tale concessione di credito la garanzia reale: evidentemente perché anche a Venezia si era affermata la « fiducia » (oggi detta « fido bancario »), che aveva finito con il rimpiazzare la garanzia reale, del pegno e dell'ipoteca.

L'Archivio Datini di Prato permette di indagare su campi vastissimi, malgrado sia un Archivio legato al nome di un solo operatore e tale da far pensare ad una portata limitata delle informazioni, ossia che rifletta soltanto le operazioni che hanno fatto capo a lui ed alle sue aziende. Ma non è così, giacché un Archivio che riferisce sulle qualità delle merci e quantità e sulla loro circolazione, che rimanda alle specializzazioni produttive di moltissime località, che riporta periodicamente al corso dei prezzi delle merci ed a quello dei cambi, che descrive ampiamente le situazioni del mercato e lo sviluppo dei traffici, che esprime giudizi sugli operatori e sulle operazioni di qualsiasi ordine, che traccia gli itinerari e gli oneri di molteplici comunicazioni stradali ed in acque interne (oltre che della navigazione marittima), che precisa minutamente i carichi di migliaia di navi, che rappresenta la flotta di più paesi (con il tonnellaggio e le linee praticate), che riassume il movimento completo di decine di porti, che rispecchia l'organizzazione delle industrie, che introduce nella completa gamma dei fatti aziendali e bancari, che informa dettagliatamente sui sistemi monetari e di misure in genere, che ragguaglia particolareggiatamente sulle consuetudini di centinaia di piazze, che svela fedelmente la mentalità e lo spirito economico, che segnala la consistenza ed il campo di esplicazione di numerose aziende, che riconnette con l'apparato assicurativo, che indica in termini esatti e ripetuti la durata dei viaggi delle merci e delle lettere, che tratteggia lo scenario politico, sociale, sanitario, spirituale, culturale, artistico di disparate città, che delinea gli ambienti geografici od i

fenomeni che vi hanno svolgimento — e tutto ciò per migliaia di città di 30 Stati odierni —, non è un Archivio di un mercante, ma un Archivio universale.

Se noi fermiamo, per un momento, la nostra attenzione sul carteggio (ben 7000 lettere scritte in Venezia da veneziani, veronesi, fiorentini, lucchesi, pisani, senesi, lombardi, marchigiani, emiliani, ecc.) possiamo udire la voce dei differenti popoli attraverso i dialetti e le lingue loro, inquadrandoci a meraviglia nei molteplici ambienti e riportando in vita tutti i fenomeni principali, secondari e terziari. Con questo mezzo, noi siamo in grado di studiare davvero ogni più minuto particolare dell'economia e finanche della tecnica dei trasporti: essendo rappresentati i mezzi, con tutti i loro elementi, gli itinerari battuti, gli uomini impiegati, la durata dei servizi, il loro costo, gli ostacoli incontrati e le maniere come superarli: tutti elementi, che, come è facile intendere, servono all'indispensabile valutazione del rischio, per l'altra operazione strettamente collegata al trasporto, cioè l'assicurazione, la quale, appunto, si rivela pienamente matura anche nella piazza di Venezia (dall'inizio del XV secolo), che invece è stata ritenuta piuttosto tarda nel ricorrere a questo prezioso ausilio.

Io non starò qui a riferire dei dettagli propri di tutte queste operazioni, che ho mostrato aprirsi da Venezia o convergere su tale nodo per la straordinaria vigoria del porto e del mercato immedesimantisi con la città: cercherò di contenere la narrazione nel riferire sui temi fino ad oggi non considerati e che posso dire inaspettati, specialmente se noi ricordiamo le pagine — peraltro profonde e magistrali — di Alfredo Doren, secondo il quale in Italia, più che altrove s'intende, le relazioni ed i traffici interni erano piuttosto limitati, e così pure per quegli addentramenti, già ricordati, che sembrano logici e naturali, data la forza di quei porti — con Venezia, Genova, Pisa ed altri — e che non sono riconosciuti se non come tenui linee. Ad esempio, non si è mai dichiarata una pronunciata concorrenza di tre porti per rifornire Milano: Venezia, Genova ed in più Porto Pisano; e soprattutto si è trascurato quest'ultimo, giacché gli addentramenti da esso verso Milano comportavano il superamento dell'Appennino ad un'altezza più considerevole di quella che si incontrava tra Genova e Milano (ai Giovi) e precisamente ai 1000 metri e più del passo della Cisa.

Ma sussistevano delle relazioni di respiro ben superiore a queste da me finora richiamate, a queste che si esaurivano in alcune città dell'interno: il loro insieme definendo l'entroterra dei vari porti nei quali noi collochiamo

l'osservatorio. Dal titolo di questo scritto emerge subito che si tratta di comunicazioni che si distendono nell'intera Penisola, passando dall'uno all'altro dei suoi mari con svolgimento diagonale o orizzontale: comunicazioni, dunque, transpeninsulari, che hanno avuto inizio in un porto del nostro territorio — e noi ci piaceremo soprattutto in Venezia — per attraversarlo fino a pervenire ad un porto dell'altro mare.

In questo complesso di rapporti possiamo distinguere due gruppi:

a) degli itinerari formati da due segmenti: uno interno (sempre compreso, da un lato, su Venezia e, dall'altro, su un porto tirrenico, che chiarirò) e che ha un antecedente o un susseguente marittimo, cioè, rappresentando il tratto interno una prosecuzione di quello marittimo, oppure precedendo quest'ultimo (in tal modo Venezia poteva essere rifornita da un porto tirrenico, ovvero un porto tirrenico riceveva le merci attraverso Venezia);

b) degli itinerari formati da tre segmenti: nei quali quello interno aveva allo stesso tempo un antecedente ed un susseguente sul mare, il primo saldando due percorsi marittimi (ciò, come nel primo gruppo, con l'aggiunta di un altro segmento marittimo, simmetricamente rispetto a quello interno).

Nell'intermezzo quasi totalmente terrestre poteva accadere un mutamento radicale nella condizione del bene, di cui mi occuperò, fermo restando il requisito — che è, infatti, insopprimibile in questa disamina — del permanere della proprietà del bene, comunque esso fosse, in mani del medesimo soggetto. È il caso, non infrequente, delle trasformazioni industriali, fra le quali hanno preminenza le produzioni dei panni di lana, dei drappi serici e dei tessuti di cotone. Ad esempio, non pochi sacchi di lana provenienti a Pisa da Occidente concludevano il loro viaggio in Venezia, avendo subito la trasformazione in panno, in Pisa stessa, a Prato, a Pistoia e più ancora a Firenze; oppure lo concludevano in Levante, riprendendo il mare in uno dei porti adriatici compresi tra Venezia ed Ancona, la prima largamente predominando (analogamente, per gli opifici lombardi — di Milano, Monza, Bergamo e Brescia — entrando in giuoco, nel Tirreno, anche Genova). Un ulteriore esempio ci viene manifestato dall'Arte serica, con localizzazioni industriali a Lucca o a Venezia, rispettivamente per le manipolazioni della materia prima proveniente da Malaga e Almeria o dal Portogallo (ma anche da Maiorca e da Algeri) e per quella di origine

levantina; e per entrambi i sensi è da ricordare l'annodo industriale che disimpegnava Bologna, la quale, infatti, impiegava sete delle fonti occidentali ed orientali (tale esempio concerne specialmente le aziende lucchesi quivi impiantate). Ed ancora, alcuni grandi mercanti affidavano il cotone importato dal Medio Oriente, via Venezia, a « maestri » e imprenditori di Cremona e Milano, per riesportarne pignolati e fustagni, avvalendosi di un porto tirrenico (e, facendo capo la stessa materia prima ad Ancona, i guarnelli di Foligno e Todi andavano ad ovest od a sud — così a Napoli e in Sicilia — sempre attraverso gli scali tirrenici); ma poteva anche verificarsi un'importazione del cotone via Tirreno, con riesportazione dei fustagni lombardi via Venezia (si trattava in sostanza di un ritorno all'est, ma per noi quel che interessa è la constatazione del segmento interno, transpenninsulare).

Anche se non ho trovato la documentazione diretta riferentesi a Verona per il periodo considerato, è da ritenere che l'opificio veronese si inquadrasse fra gli stessi cardini, nell'uno e nell'altro senso; e, quanto al Tirreno, facendo capo anche a Genova. La grande azienda di Antonio Maffei, dal suo carteggio e da altri testi serbati dall'Archivio Datini appare dedita a grossi acquisti di lana a Pisa ed esporta numerose balle di panni via Venezia, e viceversa: il che rappresenta una posizione assodata, la quale concorre a dare corpo alla mia ipotesi.

In simil guisa, uno stesso soggetto — il mercante-imprenditore — era arbitro delle sorti della lana dal momento in cui essa si definiva come materia prima — alla tosa della pecora — e fino alle soglie dell'abbigliamento, avvenendo ciò, rispettivamente, nei Cotswolds o Yorkshire ed a Damasco o al Cairo o alla Tana (Azov) o a Costantinopoli. Ma vi è di più: le agguerrite società fiorentine che agivano in Inghilterra risalivano di là dalla tosa della pecora, effettuando l'acquisto — per battere i loro concorrenti, nel tempo e più ancora nel costo — con il pagamento del prezzo due o tre mesi avanti tale avvenimento.

Continuando nelle esemplificazioni, riferisco di una combinazione mercantile-industriale ben più complicata, entrando in causa simultaneamente i prodotti serici e lanieri: così le società lucchesi dei Quarti, dei Bernardini, dei Cenami, dei Balbani, comperata la seta in Levante, la facevano trasformare a Venezia o a Bologna o a Lucca, e indirizzandone i drappi a Motrone (il porto della Repubblica di Lucca sino alla prima parte del secolo XV) o a Porto Pisano, con destinazione la Fiandra, dove

avveniva lo scambio con i panni di lana (talvolta con la forma del baratto, che non è da ritenersi punto antiquata), per collocarli in Levante, spesso servendosi del « segmento » intermedio fra il principale porto toscano e quello veneziano.

La comunicazione di gran lunga più frequente in cui ho avuto modo di imbartermi è quella che si dispiegava tra Venezia e Pisa, valicando gli Appennini nel settore compreso fra l'incisione del Reno e quella dell'Esino e la quale si presenta in maniera quanto mai interessante, per l'alto numero di sue espressioni, secondo quanto è digià apparso. A parte un primo tratto del percorso tutto terrestre almeno sino a Ferrara, a quest'ultima città si faceva capo principalmente con i « burchi » che dal mare conducevano al porto di Francolino, proseguendo per terra o per « lo Reno » fino a Bologna; da lì, venivano superati gli Appennini, o per la via della Porretta (l'incisione renana preannunciata) o per la strada pratese di Montepiano (i valichi più bassi nell'Appennino tosco-emiliano, non superando i 650 m.) e continuando verso l'altro mare, con itinerario totalmente terrestre, se seguivasi la via di Pistoia-Lucca, o per quello misto terra-fiume, se si faceva capo a Firenze (devo ricordare, in proposito, che l'Arno era navigabile soltanto da Signa, a 15 Km. ad ovest di Firenze) a Pisa e, quindi, in mare aperto, da cui si scendeva a Porto Pisano (essendoci anche la possibilità di immettersi nel fiume stesso con il suo affluente Bisenzio, a partire da Poggio a Caiano, dove più tardi i Medici eressero una delle loro 13 ville); in più, evitando l'asse Ferrara-Bologna, il tratto affidato ai « burchi » poteva essere prolungato, portando sino a Ravenna, o Cesenatico, o Rimini, o Fano, o Senigallia, od Ancona (le grandi società fiorentine, quali i Gondi, avevano, appunto, delle agenzie a Cesenatico ed a Rimini, come pure nell'ultima base).

Quando al transito fiorentino era interdetto l'uso del più efficiente scalo di Porto Pisano, tutti questi itinerari venivano dislocati a sud, per raggiungere il mare nei porti di ripiego, di Piombino e di Talamone; e ciò si verificava anche evitando Firenze, con l'attraversamento peninsulare più lungo — almeno per questa parte centrale del nostro territorio — da Ancona (o da Rimini o Fano) a Talamone.

Un superamento in diagonale della Penisola in questo senso occidentale, e sempre sul perno di Venezia, era quello che, appoggiandosi ai predetti porti adriatici, si snodava sino a Roma, per riprendere il mare alla foce del Tevere e scendere a Gaeta, Napoli o in Sicilia.

Si trattava, dunque, di un sistema di traffici piuttosto nutrito, i cui elementi erano mantenuti sempre in efficienza, al fine di attenuare le conseguenze dei dirottamenti (non infrequenti, per lo meno fino a quando Pisa, nel 1406, non fu sottomessa da Firenze): come apprendiamo dalla prontezza onde i vetturali (i soggetti dell'atto di trasporto su mulo, che era il mezzo esclusivo in tali itinerari) venivano trasferiti da un percorso all'altro. Scendendo al dettaglio, nell'esempio generale, i vetturali del percorso Firenze-Pisa li ritroviamo su quelli di Firenze-Lucca-Motrone, Firenze-Piombino e Firenze-Siena-Talamone, senza dire di quelli Rimini-Urbino-Perugia-Talamone o Ancona-Camerino-Foligno-Todi-Orvieto-Talamone (il tratto finale di quest'ultimo segmento fa pensare al progetto della ferrovia Orvieto-Talamone del secolo scorso).

Questo fascio di itinerari interni tra Venezia, da un lato, ed i vari scali compresi fra Motrone e Talamone, dall'altro, si è infittito sempre più a partire dagli ultimi anni del Trecento, a causa dei mutamenti verificatisi nel sistema tariffario, di cui dirò fra poco. Esso ammetteva una infinità di varianti interne, fra cui alcune che facevano risalire il torrente Freddana e quindi passando da Camaiore, nel segmento finale da Lucca al suo porto; si avevano, altresì, delle deviazioni sul porto di Carrara, ad Avenza, in foce del Carrione, o addirittura a Portovenere.

Spostandoci con la nostra investigazione più a nord, sorprendiamo un altro attraversamento della Penisola, svolgentesi proprio alla base di questa: da Venezia si poteva andare al Tirreno, per molteplici strade padane, facendo capo a Genova (od a Savona). Sovrintendevano a tale allacciamento alcune aziende di sedi e « nazionalità » veronese, milanese, piacentina e molto più quelle fiorentine e toscane stanziato nei due capolinea od all'interno (come i Borromei a Milano) o che presiedevano a così vasta e complessa manovra dalle loro case-madri di Firenze o da basi ancora più lontane.

Quando l'azione faceva capo a Verona ed a Milano, l'itinerario praticato era sempre quello terrestre, che attraversava le due città e proseguiva, aprendosi da Milano due strade: per Piacenza, lungo la via del Trebbia e della Scoffera; per Pavia, risalendo lo Scrivia e, dopo i Giovi, seguendo naturalmente il Polcevera. Prescindendo da quei due caposaldi, vi era, ben più frequente, l'itinerario in netta prevalenza fluviale, di cui ho fatto cenno, presentando le irradiazioni con il Po e dal Po dopo lo scalo di Francolino, molto spesso con il passaggio ad altra imbarcazione. In tal caso, la decisa

deviazione per scendere a Genova (o Savona), si verificava a Piacenza, imboccando la via di Bobbio, oppure, dopo Voghera, portandosi ancora nella vallata dello Scrivia; mentre per andare a Savona, si faceva di sovente tappa ad Alessandria e ad Acqui. Ma alcune volte ho visto le merci lasciare la nave fluviale a Guastalla e andare, per il passo della Cisa, a Motrone o Porto Pisano (in quest'ultimo caso si tratta di un attraversamento del primo fascio, cioè quello che soprattutto si appoggiava al porto di Pisa).

Avendo chiamato in causa il porto di Savona, dirò che esso era ben più sviluppato di quanto finora sia stato posto in evidenza: anzitutto per i suoi cantieri ed assai più per le navi di forte tonnellaggio — di armamento savonese, naturalmente — che esso poteva accogliere (ho trovato persino delle navi di 1600 botti, corrispondenti ad oltre 1150 tonnellate di oggi, in portata di peso).

Entrambe le comunicazioni Venezia-Genova (o Savona, che sempre è da sottintendere), articolantisi nella via « padana superiore » (per adoperare un termine di oggi) e la quale era quasi totalmente terrestre, o nell'altra via, la « padana inferiore », precipuamente fluviale, non presentavano la frequenza di quelle della parte più centrale dell'Appennino e che comportavano lunghi percorsi in Toscana. Le comunicazioni medesime e specialmente quella che da Pisa portava a Venezia, si sono rivelate di grandissima importanza per i rifornimenti di Venezia da Occidente per evitare il periplo italico e guadagnare tempo. Ad esempio, nel 1401, la « muda di Fiandra » (composta da 5 galee), rientrando alla base, eleva sino a Pisa il profilo del suo itinerario mediterraneo (che normalmente si svolgeva tra Maiorca o Valenza, e Messina), perché i due terzi del carico erano di proprietà fiorentina, ma con destinazione Venezia, che per la via transappenninica avrebbero raggiunto in un tempo di gran lunga inferiore (non superiore a 10 giorni, mentre il mare presentava sempre l'incognita delle insidie « divinali e umani »), secondo la felice espressione contenuta in una polizza di assicurazione siciliana). Un ulteriore avvenimento mi sembra opportuno riferire, tanto più che dimostra il disinvolto superamento degli ostacoli dovuti a cause belliche: nel 1397, una scorreria dei turchi ha tagliato la Grecia, arrivando al Mar Ionio, impedendo il deflusso da Modone della grana ambita dai veneziani (quella di Corinto e Patrasso e in genere della Morea); i fiorentini inviano immediatamente un messaggero (il così detto « fante proprio »), perché faccia leva su Valenza e su Maiorca ove erano raccolti grossi quantitativi di tale materia (rispettivamente provenienti da

Orihuela e Murcia e dall'Algeria), i quali subito vengono inoltrati a Pisa e da lì, per terra, a Venezia.

Un'ultima connessione da Venezia all'altro mare conduceva addirittura in Provenza o in Linguadoca (facendo perno su Avignone e poi raggiungendo il mare al porto di Montpellier, Aigues Mortes, od a quello di Marsiglia). In questa circostanza si tratta di un itinerario più che transpenninsulare, giacché esso comportava il superamento delle Alpi. I grandi mercanti toscani che tenevano bottega in Venezia, quando dovevano rifornire urgentemente la Catalogna ed altre zone della Penisola Iberica (e perfino il Mare del Nord) di merci reperite in luogo, o loro pervenute da una « muda » o con navigli semplici del Levante e non era in vista la partenza di altre « mude » o di unità della navigazione libera verso Ponente, facevano prontamente intervenire un così lungo segmento terrestre (o parzialmente marittimo-fluviale), mentre predisponavano il reimbarco nei porti accennati, nelle stive di navi catalane, maiorchine, provenzali e della Linguadoca, come pure di navi italiane, soprattutto liguri.

Tutte queste comunicazioni avevano cominciato a manifestarsi anche prima della metà del Trecento, ma molto raramente (e con poche derivazioni) e soprattutto con limitazione ai beni che in generale potevano sopportare lunghi tragitti e che in particolare erano idonei — in senso economico — al trasporto terrestre (mi riferisco, dunque, al segmento interno fra i due marittimi): le spezie, le ricche sostanze tintorie, i drappi serici, la seta materia prima, i pregiatissimi panni di Fiandra e Brabante, ecc. Un incalcolabile accrescimento delle correnti tutte si verifica dalla chiusura del XIV secolo, quando la più grande conquista dell'economia e della società bassomedievale — la strutturazione dei prezzi di trasporto alla maniera odierna, ossia, fondata sulla loro differenziazione in funzione del valore dei beni — ha reso possibile la circolazione di qualsiasi merce e per ogni itinerario, anche per volumi ragguardevoli: instaurandosi il commercio di massa, come ho avuto modo di dimostrare in più occasioni, con migliaia e migliaia di attestati eloquenti, i quali ci riportano a tutte le strade, a tutte le merci ed a forti volumi. Simili comunicazioni, pertanto, non devono essere considerate come episodi isolati; ma — insisto nel rammentare l'epoca, del passaggio dal XIV al XV secolo — come abituali e ricorrenti, quasi che fosse stato eliminato l'ostacolo della dorsale appenninica (e ho chiamato in causa anche le Alpi occidentali).

Non vi era stato un miglioramento della viabilità terrestre (continuan-

do ad essere affidata prevalentemente al mulo, mentre erano pochi i carri ed il fondo stradale era quello di una mera mulattiera), ma una « rivoluzione » squisitamente economica, costituita dalla frantumazione della rigidità dei noli e di tutti gli altri prezzi di trasporto e con il sostituire ad essa una pluralità di prezzi notevolmente variabili (addirittura come da 1 a 500, nelle vie marittime): e ciò, per l'opera del grande mercante, intesa a sottomettere sempre più e sempre meglio tutti gli atti terziari all'atto principale dello scambio (così egli ha fatto nel terreno bancario, pretendendo ed ottenendo il credito modellato alle operazioni singole — il « credito di esercizio » —, con il quale soltanto si può parlare di avvento della banca moderna; così come ha fatto nell'assicurazione per i trasporti).

In queste condizioni è evidente che si possono fare sopportare alle proprie merci, nel quadro generale delle operazioni in cui 'si è impegnati, anche aggravii particolari nei loro costi, con occasionali deviazioni: l'essenziale è che si possa riparare a sbarramenti ed altre opposizioni (quasi sempre per ragioni politiche), non rallentando e non riducendo il ritmo di rifornimento di mercati in cui si aspira a prevalere. A quest'ultimo proposito è da ricordare che siamo in pieno Rinascimento e anche su tale umile terreno l'uomo sa emergere, creando mezzi nuovi — soprattutto in virtù dello studio incessante ed approfondito cui riesce a sottoporre ambienti, situazioni, mezzi ed uomini stessi —, fino a divenire un autentico dominatore: e perché questa sua funzione e posizione siano complete e raggiungano risultati davvero alti, ecco la indispensabilità di avvalersi di ausiliari numerosi ed efficienti.

Si pensi alle difficoltà della navigazione nel Tirreno e nell'Adriatico durante le ripetute guerre tra Venezia e Genova, che impedivano o ritardavano le comunicazioni normalmente svolgentesi in quei mari, per farsi un'idea di quanto rispondesse felicemente la pluralità di itinerari, su di essi ripiegando. Durante la guerra di Chioggia, l'Adriatico era quasi un mare morto ed allora Venezia veniva rifornita via Pisa, dove le merci provenienti dal Levante erano recate spesso da navi genovesi: aprendosi, poi, questo scorrimento facile e sicuro che portava a Ferrara, con prosecuzione anche terrestre per la Laguna (ossia, senza il burchio Francolino-Venezia). Ed anche in questa circostanza ho notato l'attraversamento più settentrionale della Penisola, registrandosi il colmo di forniture a Venezia per la via della sua irriducibile nemica, Genova. Ciò poteva verificarsi soprattutto perché alla testa di operazioni di così largo respiro si trovavano esponenti di paesi

estranei, che dall'alto smuovevano ogni elemento del complesso sistema delle comunicazioni e quindi delle transazioni commerciali.

Sempre in tema di guerra di Chioggia, vi è un altro attraversamento che devo ricordare, anche se non imperniato su Venezia: da Ancona a Genova, per fare proseguire i carichi pervenuti dal Medio Oriente in quel porto anconetano, che in tali circostanze si vivificava notevolmente (simile situazione è rappresentata in maniera eloquente dai carteggi Datini di Perugia, che mostrano, altresì, il grande sviluppo che ciò provocava nel cuore dell'Umbria ed in ispecie in Perugia). Si trattava di rifornire la Lombardia, e Genova stessa, di cotone: ed allora ci si avvaleva di navigli anconetani provenienti dal Levante e che non usavano praticare il Tirreno. Ed è notevole che dei fardelli di seta greggia da Ancona andavano a Firenze o addirittura a Pisa, per risalire a Venezia.

Questa deviazione dall'incentramento su Venezia è servita a confermare più ampiamente la validità delle comunicazioni interne e come esse si siano infittite (e quindi rassodate nei vecchi itinerari e stimolando e sostenendone altri in derivazione) in virtù della nuova configurazione delle tariffe e quindi della instaurazione del commercio di massa.

Ho inquadrato questi tratti terrestri anche nelle articolazioni più lunghe e più complesse, aventi un antecedente ed un conseguente marittimo (secondo gruppo di comunicazioni): ciò, per dimostrare che la terra — con le sue strutture ed infrastrutture — permetteva una utilizzazione ben più agevole e ben più consistente della disponibilità dei servizi marittimi circoscritti, i quali erano però i più frequenti. Per trasferire una merce dal Levante a Valenza, dovendosi attendere a lungo la nave adibita a simile tragitto (nave, che doveva essere di grosso tonnellaggio), si ricorreva dapprima ad una di quelle così intensamente applicate tra il Levante e Venezia, curando, dopo il percorso interno, la prosecuzione da Genova con le navi minori genovesi, catalane, ecc. Tutto ciò poteva realizzarsi solo con la disponibilità, che era infatti ampia ed esauriente, delle informazioni in tutti i campi marittimi ed in quelli terrestri; ed in più, dalla possibilità di fare intervenire prontamente e convenientemente i mezzi per le saldature nell'uno e nell'altro porto, senza dire del tempestivo intervento di soggetti degli atti di trasporto interno (ricordo che i mercanti smuovevano dagli itinerari abituali molti vetturali, passandoli in quelli di ripiego, per mantenerli in esercizio e perché le deviazioni si compissero, di conseguenza, in maniera molto più rapida).

Si noti poi che accadeva di sovente l'intromissione di un quarto segmento — pure marittimo, ma « minore » — per legare meglio uno marittimo a quello interno. Ho riscontrato ciò nei riflessi di merci affidate a navi genovesi o catalane che tagliavano il Mediterraneo in tutta la sua estensione latitudinale, e per le quali, quando non salivano fino a Pisa o a Genova (cosa che non accadeva mai per le navi catalane e solo poteva avvenire per quelle genovesi), erano abituali gli scali a Gaeta o a Napoli, da cui muovevano degli ottimi servizi costieri (di navi gaetane e della Riviera ligure di Levante e anche toscane e napoletane), che adducevano a Porto Pisano, da cui si compiva l'attraversamento appenninico più rilevante, per Venezia, imperniato su Firenze e Ferrara. A maggior ragione non salivano a nord di Gaeta, con la loro rotta che in questo caso copriva l'intero Mediterraneo, le grosse caracche genovesi che andavano da Beirut od Alessandria (ma anche dal Mar Nero, dalla Tana o da Caffa) nel Mare del Nord e viceversa. In tali evenienze addirittura questo servizio di intromissione si poteva verificare da Palermo a Porto Pisano o da Messina a Porto Pisano, se la caracca stessa non saliva all'altezza di Gaeta o di Napoli.

Riprendendo tutta l'articolazione, quando si avevano i tre o quattro segmenti di cui ho detto, mi sembra valida la similitudine: di un filo elastico, teso fra il bacino orientale ed il bacino occidentale del Mediterraneo, che dalla sua condizione rettilinea viene spostato per fissarlo nel porto di Venezia e, di contro, sui numerosi porti dell'altro mare, fra Talamone e Savona, arrivando addirittura ad Aigues Mortes, così come si può richiedere l'intercessione dei servizi Palermo-Pisa, Napoli-Pisa o Gaeta-Pisa (e viceversa). E tutto scorreva alla perfezione, con disinvoltura e senza il minimo intralcio, segnando l'utilizzazione e la valorizzazione piena dei servizi anche minori, che, una volta combinati e saldati fra loro, venivano a realizzarne uno di respiro tale che avrebbe richiesto una nave di maggiore tonnellaggio: e, poiché, le grosse navi disponibili erano in numero limitato, i lunghi viaggi con unico mezzo erano rari ed essi venivano espletati, dunque, con il fare appello a tutto quanto l'ambiente generale e peculiare offriva, individuandone e concatenandone sagacemente i vari elementi.

Ripeto che in queste operazioni le merci rimangono sempre nell'azione del medesimo operatore: il quale sceglie l'itinerario più adatto — sempre pronto a modificarlo, all'insorgere di particolari contrarietà —, integra una strada con altre, attua la connessione tra mezzo e mezzo e si avvale talvolta

di più itinerari simultaneamente, per accrescere la probabilità di giungere tempestivamente in un mercato, in modo da non sospendere mai il flusso dei beni nel medesimo.

Tutto quanto avveniva alle spalle di Venezia non faceva capo ad uomini d'affari veneziani: erano essenzialmente — se non proprio esclusivamente — aziende di città dell'entroterra, quelle che attraverso le filiali ivi stabilite, attuavano gli addentramenti più profondi nel suo vasto *hinterland*, come gli attraversamenti peninsulari. È noto — anche per averlo confermato Gino Luzzatto, che conosceva a fondo i soggetti commerciali veneziani — che le aziende veneziane (alla maniera di tutte le aziende delle città marittime) erano normalmente di modeste dimensioni e non avrebbero potuto neppure concepire allacciamenti di così vaste proporzioni, come quelli che ho mostrato; mentre erano efficientissime e penetranti in ogni tratto parziale delle articolazioni ed in ispecie nelle esplicazioni nelle vie marittime che Venezia, più ancora di Genova, assommava in misura notevole in sue mani, soprattutto nei rapporti con il Levante. Dalle città delle regioni interne — l'ho già accennato — promanavano aziende di grandi dimensioni, nelle quali erano pure cospicue e vigorose le filiali stabilite nei porti e sempre in continuo contatto fra loro e con molte altre aziende. Coloro che si occupavano del commercio alle spalle di Venezia, per diffondere le merci accentratesi nel suo porto, sono principalmente le aziende di Verona, di Milano, di Bologna e, assai più, di Firenze e Lucca, senza escludere città minori (Siena e Pisa).

Anche quando, all'inizio del XV secolo, Venezia dà principio alla sua « politica di terra ferma », che la porta ad una profonda penetrazione, sino a raggiungere l'Adda, le azioni mercantili e commerciali in genere saranno sempre dei soggetti su ricordati: rimanendo i mercanti veneziani massimamente impegnati nelle vie marittime o in sedi oltremare.

L'esame di queste grandi espressioni di soggetti aziendali, sia nei riflessi « reali » — cioè dell'entità dei capitali riuniti ed investiti e della vastità del raggio di azione —, sia in dipendenza delle persone di cui è dotata l'azienda e che sono in alto numero, ci spiega tutti i fenomeni di largo sviluppo, tutte le conquiste da esse realizzate: conquiste avvenute in ogni settore della vita economica. In queste aziende, dove si è potuta affermare la funzione di direzione, che consiste nello studio attento ed assiduo delle molteplici operazioni, principali ed accessorie, sempre inquadrare nei luoghi, spiega — mi piace ripeterlo — le felici realizzazioni delle

concatenazioni di segmenti prolungati e spesso dallo svolgimento difficoltoso, per la quale saldatura le linee dei traffici mediterranei nel senso della sua maggiore estensione hanno conseguito una moltiplicazione incomparabile, individuandone i tratti parziali — che erano quelli decisivi per la saldatura stessa — in un gran numero di itinerari interni, la cui pratica ha finito con il segnare apporti considerevoli alla civilizzazione di tutti quei territori, vivificati da questo moto intenso e che sollecitava l'ausilio di tutte le popolazioni, unendo ed affratellando non soltanto quelle dedite alla mercatura. La riprova ci viene dal volto artistico e edilizio delle città dell'interno, site sui numerosi itinerari da me descritti: le quali hanno serbato, infatti, i lineamenti propri di questo periodo — dalla fine del Trecento a tutto il Quattrocento, perché poi seguirà, ove più ove meno marcata, la decadenza — come per varie città della Lombardia, per Verona, Venezia, Ferrara e Bologna e quelle della Toscana centro-settentrionale.

Ci troviamo di fronte davvero ad una unità economica dell'Italia centrale e del nord, che attrae nella sua orbita molto validamente la stessa Italia meridionale e la Sicilia (la Sardegna aragonese sta a sé) e la Corsica, secondo quanto accertiamo studiando la documentazione di queste ultime regioni ed i rapporti frequenti con quelle soprastanti: e da un blocco così consistente, così animato e vigoroso, dove si moltiplicavano le risorse e si succedevano le innovazioni, non poteva non venire al Mediterraneo e alle regioni che su di esso gravitano gli stimoli più efficienti per la coesione anche fra tutti questi territori, ristabilendo quella unità economica occidentale, che era stata la caratteristica d'insieme dell'economia dell'Impero Romano; ma con la differenza che adesso tutto ciò è ottenuto e mantenuto in virtù dell'iniziativa e delle forze soprattutto « individuali », ossia di questi operatori economici, mentre nell'altra Età era stato il fattore politico a determinare e conservare tale unità, od almeno a concorrervi in misura rilevante.

Venezia è uno dei fulcri più notevoli — se non proprio il più possente — in questa scacchiera così doviziosa e così vitale: essa è la località più frequentemente praticata dalle linee miste su cui ho tanto insistito, le quali, invece, dal lato tirrenico si disperdevano su numerosi porti. E in ciò consiste la funzione che Venezia ha esercitato in tutto il sistema economico del basso Medioevo: quella di concorrere a saldare i due mari, animando tanto vistosamente quasi tutta la Penisola e in special modo livellando ostacoli di ogni sorta, fra cui quello che si è sempre ritenuto molto

impervio ed invalicabile, l'Appennino. Non importa se questo dispiegamento di forze all'interno è soprattutto in mani forestiere: quello che conta è il ruolo che una città ha saputo disimpegnare, indipendentemente dalle persone che ne sono state gli artefici: le quali, infatti, se non si fossero potute appoggiare ed esplicitare su tali caposaldi, non si sarebbero manifestate con atti così grandiosi.

Nota sulle fonti utilizzate nella presente memoria.

Questo studio è stato condotto essenzialmente su documenti concretatisi presso molte aziende commerciali, nel periodo 1320-1500. Precisamente, sul carteggio comune, sul carteggio specializzato e sui registri di contabilità. Nel primo filone di testi fanno spicco le 126.000 lettere dell'Archivio Datini di Prato, ed in ispecie le 7.000 unità partite da Venezia (con destinazione Bologna, Prato, Firenze, Pisa, Genova, Avignone, Barcellona, Valenza, Palma di Maiorca), negli anni 1383-1411, e le altre partite o ricevute dai luoghi in più stretti contatti con Venezia, soprattutto Pisa e Genova — con Milano, Bologna e Firenze —, in ragione degli obiettivi di questa ricostruzione; tutte scritte, queste epistolari, è risaputo, che fanno ampia luce sui temi più minuti e penetranti della viabilità e dei servizi di trasporto, anche per paesi lontani dai luoghi di residenza del mittente e del destinatario delle lettere medesime.

Quanto al carteggio specializzato, le lettere di vettura (5.000 esemplari esaminati nell'Archivio Datini) e gli estratti-conto (8.000 esemplari esaminati nell'Archivio predetto) costituiscono le fonti immediate, peculiari e ricchissime, perciò, di contenuto per la problematica di ogni sorta di comunicazioni, non mancando mai, per di più, la indicazione delle misure di costo nelle vicende varie del trasporto.

Fra i registri contabili segnalo con precedenza quelli svolti a Venezia, cominciando dagli inediti: il memoriale-mastro dei fiorentini Duccio di Banchello e Banco Bencivenni e compagni, che copre gli anni 1336-1339 — rappresentando un osservatorio di eccezionale portata per l'epoca —, il quale ho avuto la fortuna di reperire nell'Archivio di Stato di Firenze, i «quaderni» della Fraterna di Bernardo, Polo e Geronimo Giustiniani, del 1417-1427, da me rinvenuti nelle filze delle «commissarie» dei Procuratori di S. Marco dell'Archivio di Stato di Venezia, dove ho avuto modo di studiare, altresì, circa 5.000 lettere commerciali e copialettere, con numerosi estratti-conto e frammenti di registri contabili, durante le mie ricerche fra quelle carte compiute negli ultimi dieci anni. Di molta utilità mi si sono rivelati, riportandomi negli Archivi fiorentini, il libri della Compagnia di Francesco di Jacopo di Francesco del Bene e Salvi di Giovanni Lippi, nella sua filiale di Padova (la sede centrale era a Venezia) ed il relativo carteggio, piuttosto interessante, dell'intervallo 1365-1415 (i registri contabili — fra cui il più remoto saggio di giornale in partita doppia — si localizzano negli anni 1391-1393).

Mi sono avvalso, infine, di oltre un migliaio di registri contabili, massimamente per il secolo XV, delle serie Datini (dell'omonimo Archivio), Medici (il libro di Firenze del 1395 e i mastri frammentari di Milano e Bruges), Strozzi (contabilità sintetiche e ricordanze con centinaia e centinaia di estratti-conti, svolte a Firenze e Napoli), Gondi (libri di Firenze, Lionc e L'Aquila), Capponi (aziende di Firenze,

Lione, ecc.), Martelli, Cambini, Salutati-Serristori, Guadagni-della Casa, Salviati (l'imponente collezione dell'Arch. privato, che ha sede a Pisa), ecc., tutti ridondanti di conti concernenti aziende stabilite in Venezia e in altre località italiane e straniere in assidui e espressivi rapporti con Venezia: così, Pisa, Genova, Roma, Napoli, Messina, Palermo, Bruges, Anversa, Ginevra, Lione, Londra, Avignone, Barcellona, Valenza, Maiorca, Costantinopoli e via di seguito, senza dire di Firenze.

Più recentemente ho potuto raccogliere l'indagine sulla totalità dei registri delle aziende Borromei (conservati nell'Archivio di questo Casato, nell'Isola Bella), che si collocano negli anni 1421-1450; libri molto eloquenti, perché colmati di scritture nel cuore della Pianura Padana, a Milano, oltre che a Bruges e Londra, con la memoria di un'infinità di relazioni con Venezia e col Tirreno.

Pure ricchi di elementi mi si sono svelati i codici dell'Archivio de' Frari, editi o in parte utilizzati, della Fraterna di Donato, Iacomo, Piero e Lorenzo di Vittorio Soranzo, di Giacomo Badoer e di Andrea Barbarigo, per il periodo 1406-1441.