

DA UN BACINO ALL'ALTRO DEL MEDITERRANEO ATTRAVERSO LA PENISOLA ITALIANA (*)

Il servizio di trasporto per essere valutato appieno deve essere considerato in tutta la sua estensione, cioè non limitato al tratto marittimo, ma anche alla sua prosecuzione terrestre. Ci si deve, in sostanza, porre la domanda: fino a quando è possibile — possibile, in senso economico — far proseguire il viaggio ai beni dopo un tratto marittimo, ossia, quali sono le possibilità della loro penetrazione terrestre?

In un primo momento, al tempo della rinascita commerciale del Mediterraneo, erano ammessi alla circolazione per le vie marittime — di gran lunga le meno costose e quindi di gran lunga le più convenienti economicamente — soltanto i beni ricchi; perciò il commercio, nell'aspetto della circolazione dei beni, era quanto mai limitato, riservato com'era a un ristretto tipo di beni, cioè a quelli di maggior valore. In questo caso, la circolazione terrestre era ancora più limitata: solo i beni che venivano dal mare potevano proseguire per le vie terrestri; tutti i beni esclusi dal commercio marittimo a maggior ragione lo erano da quello per le vie interne. Sulla fine del Trecento, invece, se andiamo ad esaminare le centinaia di migliaia di documenti che gli Archivi ci hanno fortunatamente serbato, vediamo in circolazione per le vie del mare ogni sorta di beni, per qualsiasi quantitativo, su qualsiasi itinerario: ci si presenta una « rivoluzione », la prima rivoluzione che si attuò nel campo dei trasporti, il primo grandioso balzo di progresso, se per progresso del trasporto si deve intende-

(*) La presente relazione si pubblica senza la revisione dell'A., data la sua prematura scomparsa.

re — come mi sembra si debba intendere — l'accessibilità sempre maggiore di quel servizio alle persone e alle cose.

Ho impiegato il termine « rivoluzione », proprio perché si tratta di un'innovazione con vastissimi effetti: finora il termine di « rivoluzione » — introdotto in questo campo dal Sombart e da molti altri — è stato riferito al progresso derivante dall'avvento del motore: il motore ha portato ad una maggiore regolarità, a un maggiore tonnellaggio, ad una maggiore autonomia e via di seguito; ma alla fine del Trecento, il progresso è quello che si esprime in termini più rilevanti e decisivi: è il progresso in senso economico.

Si è detto che la limitazione dei traffici, che riscontriamo ancora nella prima parte del Trecento — e questo lo possiamo fare perché c'è la documentazione — sparisce del tutto alla fine del secolo. Se consultiamo i documenti di Venezia — gli incanti delle galee del Senato di Venezia — appuriamo che i noli delle navi in servizio di Stato in partenza da quella città (ad esempio, i noli per i viaggi da Venezia al Mare del Nord) sono quasi rigidi, pressoché costanti, variando in un intervallo come da 1 a 2, nel senso che il nolo più alto è appena il doppio di quello minore e ciò nonostante che negli estremi di tale intervallo siano collocati beni di valori notevolmente diversi: non di valori come da 1 a 2, ma di valori come da 1 a 16.

Attorno al 1332, ho potuto considerare 11 tipi di beni i cui noli variano, appunto, appena raddoppiandosi, ma dei quali i rispettivi valori si moltiplicano come da 1 a 16: una grande sperequazione, che permette la circolazione soltanto dei beni ricchi. Alla metà di quel secolo, però, si comincia a smuovere un'altra categoria di beni: quella delle materie prime. E questo perché nello studio che si è proprio allora iniziato — studio incessante ed accurato di tutti i fenomeni e dei mezzi reali e personali che li animano — si è presa a considerare la materia prima non in sé e per sé, non a sé stante, ma nella sua implicita caratteristica di utilizzazione, cioè con riferimento al processo di trasformazione, ossia come materia prima che entra nella formazione di un prodotto. Così, nel campo manifatturiero più rilevante, quello laniero, ho potuto constatare che la lana ha un valore di 100 quando si definisce come materia prima (alla tosa della pecora), mentre nel panno che l'ha incorporata viene a rappresentare appena $1/7$, essendo il suo costo originario di 100 salito a 700, quando il panno raggiunge il mercato di consumo; pertanto, quello che è un costo di 7 su 100 nel

trasporto della materia prima, ragguagliato al costo del prodotto che, invece, è 700, viene a rappresentare l'1 %. Ma il grande progresso si manifesta alla fine del Trecento nelle vie marittime. Ed è ovvio che ciò avvenga prima nelle vie marittime, perché è in esse che l'unità di produzione del servizio — la nave — è assai più vasta. Infatti, alla metà del Trecento, mentre per le vie terrestri l'unità del servizio è un mulo che può portare 200-250 chili, le navi hanno già raggiunto una portata di 300 botti (circa 210 tonnellate di oggi): e allora, in quella così vasta unità di produzione del servizio si può procedere ad un largo assortimento di beni. Ecco, quindi, che si stabilisce la possibilità di trasferire il costo, che per taluni beni è eccessivo, sugli altri che per il loro pregio possono sopportarlo. Da questa considerazione nasce quella « rivoluzione » della quale ho già altrove parlato ed anche scritto: è in questo periodo che noi assistiamo ad un processo di differenziazione in atto dei prezzi di trasporto, cioè dei noli. Per quelle stesse 11 merci i cui noli attorno all'anno 1332 variavano come da 1 a 2, accertiamo per la fine del secolo una variabilità dei noli come da 1 a 10 e l'incidenza del prezzo del trasporto che prima variava come da 1 a 11, e cioè in modo eccessivo, adesso si è contratta come da 1 a 2,30: incidenza che rappresenta una variabilità che tendenzialmente punta a zero.

Questa differenziazione dei noli in funzione del valore dei beni, nel senso di far pagare meno a quelli di modesto pregio e di più a quelli ricchi, permette, mano a mano, il viaggio a classi di beni sempre più poveri; e alla fine del Trecento, attraverso circa cinquemila atti di trasporto studiati nell'inesauribile Archivio Datini di Prato, ho visto che circolano tutti i beni, quelli ricchi e quelli poveri, e i loro noli coprono un intervallo di variabilità come da 1 a 500.

Non sto a riferire come si sia giunti a questa meravigliosa conquista. I documenti permettono di conoscere tutte le tappe; ma io mi limiterò a sottolineare che questo progresso nel campo della navigazione è opera del grande mercante; grande, per dotazione di capitali e per numero di persone occupate nella sua azienda. Ed è questa superiorità di mezzi e di personale che gli ha consentito di prendere nelle mani oltre che l'atto principale dello scambio, anche quello accessorio della navigazione; atto che, una volta in suo potere, egli ha via via piegato, plasmato, modellato secondo le sue esigenze.

Siamo alla fine del Trecento, e quel mercante geniale e intraprendente che ambisce a presentarsi sui mercati con un assortimento sempre maggiore

di beni, mira ad introdurvi anche quelli che una volta vi erano sconosciuti, o almeno lo erano al grande consumo, a causa dell'eccessiva incidenza del nolo sul loro limitato valore. E una volta resosi conto della possibilità di trasferire una parte del prezzo del trasporto dai beni poveri a quelli ricchi ammette sempre più beni poveri nel novero delle sue merci. Il riso di Valenza, ad esempio, che non circolava se non raramente e per quantitativi irrisori nel bacino del Mediterraneo e che, a maggior ragione, non andava nel Mare del Nord neanche per le vie marittime, alla fine del Trecento risulta scaricato a tonnellate sulle banchine del porto di Bruges: e il riso è un bene povero! Notevole è poi il fatto che dalle banchine del porto di Bruges il riso può circolare ulteriormente e diffondersi nel mondo baltico ed in quello scandinavo attraverso Bruges che esercita la funzione di saldatura fra i popoli germanici e i popoli romanici, per dirla con Herni Pirenne.

Il grande mercante, assunto dunque il controllo dell'atto della navigazione, ed elaborandolo opportunamente, fornisce all'umanità questa grandiosa conquista dell'apertura del commercio a tutti i beni su qualsiasi itinerario, conquista che è uno dei pochi eventi che può beneficiare nella storia economica di una documentazione certa, consentendo un sicuro ancoraggio cronologico. Non che ci sia un atto ufficiale, una legge, un decreto promulganti una struttura di tariffe, no; ma il carteggio dei mercanti — dagli anni attorno al 1395 — presenta un frsario quanto mai singolare e significativo, mostrando « la resistenza » in qualche armatore ad « applicare le tariffe », « queste tariffe », le tariffe, cioè, differenziate, delle quali si dice che « sono ormai entrate nel costume »; addirittura si sostiene che le tariffe da applicare devono essere « quelle che risultano dai *capitoli* », da accordi che via via si sono fatti nei porti, via via, cioè, che il principio affermatosi nel mondo dei grandi mercanti è stato imposto ai soggetti dell'atto di navigazione, cioè agli armatori, divenendo così di uso corrente. Allora, su ogni strada del mare, dalla fine del Trecento, ripeto, si vede circolare ogni tipo di beni, che arrivano nei porti graduati in fatto di commerciabilità, graduati dalla viabilità marittima.

Una volta i beni — anche se le vie marittime, ripeto, erano di gran lunga le meno costose — non potevano addentrarsi molto. Con la differenziazione dei noli il discorso cambia però radicalmente. L'apertura delle vie marittime con la circolazione di tutti i beni consente a tutte le merci divenute più leggere e più agili di addentrarsi notevolmente: è quel che si

constata già dalla fine del Trecento: addentramenti che portano anche alla possibilità di diversificazione di itinerari. Così, per il trasporto dei beni poveri, ad esempio, a Milano, o ad altra città della Pianura Padana si poteva praticare, venendo dalla Spagna via mare, la via dell'Adriatico, fino al suo capolinea, Venezia; quindi, da Venezia — grazie al ruolo disimpegnato dal Po e dai suoi affluenti, percorsi dai *burchi* —, a Francolino (il porto ferrarese sul Po, prima che si affermasse Pontelagoscuro), da cui con altre navi (senza escludere gli stessi *burchi*) lo si poteva risalire 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, e da qui a Milano, ove si andava anche da Lodi; e, infine, il Tanaro, per Alessandria. Un altro percorso, da Torino snodandosi su Avigliana o Pinerolo, superava le Alpi al Moncenisio, per andare al nord, oppure al Monginevro, per scendere in Provenza o in Linguadoca, e quindi per i collegamenti con la Spagna.

Ai rifornimenti di Milano concorrevano — oltre Venezia — Genova e Pisa, cioè, Porto Pisano (situato nell'addentramento più profondo dello svolgimento costiero fra foce d'Arno e Livorno, in « arco di stagno », come dalla precisazione contenuta in una lettera mercantile di fine Trecento porto per più aspetti efficientissimo) e, a seconda delle circostanze e disponibilità, anche i porti di Talamone e Motrone (dei quali si erano rispettivamente e validamente dotate Siena e Lucca) e quelli di Piombino e di Portovenere e La Spezia, con istradamenti interni che comportavano l'attraversamento dell'Appennino e percorsi terrestri ed acquei. Da Porto Pisano l'attraversamento dell'Appennino avveniva ad un'altezza superiore a quella che si incontrava tra Genova e Milano (ai Giovi), e precisamente a 1000 metri e più del passo della Cisa oltre il quale Milano si raggiungeva, terra-fiume, per Cremona-Pizzighettone-Lodi-Melegnano.

Pure i beni che, sempre dalla Spagna, dovevano andare a Firenze, anziché essere avviati per la via normale di Pisa (sempre sbarco a Porto Pisano), effettuavano il periplo italico, andando a sbarcare a Venezia, da dove potevano arrivare a Firenze seguendo diverse strade. Raggiunta Bologna per la via mista terra-fiume fino a Francolino e da Francolino, per terra o « per lo Reno », l'Appennino tra Bologna e Firenze veniva superato principalmente alla Futa con un itinerario che ricalcava quasi totalmente quello della odierna statale, salvo qualche deviazione nei pressi di Barberino di Mugello e, nel versante emiliano, prima di Monghidoro. Ma era già aperto il più basso valico di Montepiano, tra Prato e la vallata del Reno, la

quale si raggiungeva pure da Pistoia, con la strada Porrettana di Pracchia. Questi due ultimi itinerari erano stati sostenuti nel loro sviluppo da Prato e ancor più da Pistoia. Ma notevole è che la Toscana, come del resto l'Umbria, per non dire della Marca settentrionale, potevano essere raggiunte anche per altre vie esterne: vie, non più totalmente terrestri, bensì miste, facendo riprendere il mare alle merci arrivate a Venezia per mare o giunte dall'entroterra nella stessa Venezia, per indirizzarle su Marina di Ravenna, o Cesenatico, o Rimini, o Fano, o Senigallia o, persino, su Ancona; da tali porti le merci oltrepassavano, poi, l'Appennino, per seguire le strade disseminate di là da esso fra il Mugello e il Folignate; da quest'ultima zona scendevano pure a Roma, dove si arrivava anche per la via Perugia-Todi. Considerevole è il fatto che qualche volta da Firenze queste merci vanno fino a Lucca, e quindi l'addentramento da Venezia si spinge a ritroso verso Ponente, fin quasi all'altro mare. Un po' più in là nel tempo troveremo che le merci vanno addirittura da un mare all'altro, fino a Pisa.

Quando era interdetto al transito fiorentino l'uso di Porto Pisano, si raggiungeva il mare nei porti di ripiego di Piombino e di Talamone, il che avveniva anche evitando Firenze, con l'attraversamento peninsulare più lungo — almeno per questa parte centrale del nostro territorio — da Ancona o Rimini o Fano a Talamone.

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

Tutta una rete di comunicazioni, come si vede, che distendendosi nell'intera Penisola con svolgimento diagonale e orizzontale collegava all'uno e all'altro dei suoi mari.

Le merci — si è detto — che arrivano in questi porti sono merci divenute, mi si consenta il termine, agili; agili perché in conseguenza di questa novità nei trasporti marittimi esse possono sopportare gli addentramenti; infatti, il risultato rimarchevole è che il principio della discriminazione delle tariffe, cioè dei prezzi differenziati in funzione del valore dei beni, configurandosi a poco a poco come una struttura (che è la struttura di oggi) dalle vie marittime si diffonde e si applica anche nei trasporti terrestri e la diffusione è determinata dall'azione di quegli stessi grandi operatori, i quali, come hanno preso nelle loro mani l'atto della navigazione, conservando sempre la proprietà della merce, continuano a far circolare quella

merce, controllandone il trasporto anche quando si tratta della navigazione fluviale o lacuale, o su strada con carri e con muli. Nella considerazione di tali operatori il trasporto assume un carattere unico, composito, fatto di segmenti marittimi, di segmenti terrestri e di tratti in acque interne, ossia assume importanza il concetto della commerciabilità del bene dal porto di partenza al mercato interno, soprattutto se questo luogo interno si può raggiungere per varie vie, consentendo di combinare i servizi di navigazione con l'utilizzazione di strade interne, specie nell'eventualità che qualcuna di esse, anche quella fondamentale, venisse a chiudersi. Firenze, appunto, poteva contare su diverse vie verso il mare, vie che erano state studiate proprio considerando che spesso le si precludeva la via normale di Pisa. Ora, il grande mercante era in condizione di fare questo, perché aveva a sua disposizione uno strumento che non si deve sottovalutare: lo strumento dell'informazione ampia, continua, sicura; l'informazione sui mezzi reali e personali, sui luoghi, sugli ambienti, sulle situazioni: una rete informativa vasta che gli permetteva di conoscere la disponibilità di carico di tutti i porti, gli itinerari che le navi si apprestavano a seguire. Spesso, inoltre, grazie alla sua forza, egli poteva intervenire modificando gli itinerari stessi secondo le proprie esigenze.

Qualche volta gli operatori dell'Italia dell'interno — non soltanto i fiorentini, ma anche i lombardi (che vengono troppo spesso trascurati, ed è un fatto che la funzione di Milano, dalla metà del Trecento a tutto il Quattrocento, deve essere ancora approfondita) — riescono a far deviare il servizio di Stato veneziano che dalle Fiandre ritornava a Venezia. Ad esempio, nel 1401, le cinque galee attraccarono a Pisa, a Porto Pisano, che da esse non veniva mai praticato, e vi lasciarono i quattro quinti del loro carico, il quale, per oltre due terzi (il 60 % e più) era destinato non a distribuzione nella pianura, all'interno della Toscana o nella pianura lombarda, ma a Venezia stessa. E fecero questo per assicurare più rapidamente il rifornimento di Venezia, giacché, attraverso le vie interne fra Pisa e Venezia, si giungeva a Venezia con largo anticipo rispetto alle cinque galee che dovevano passare per lo stretto di Messina e compiere il periplo dell'Italia.

Lo studio dei mezzi e dei viaggi permette a quegli uomini di individuare i segmenti marittimi, terrestri, fluviali, connettendoli rapidamente e opportunamente, secondo le esigenze della loro attività; e questo riesce ad essi possibile perché dal principio si caricano anche degli atti di trasporto

interni, pur senza costituire in seno alla loro azienda degli esercizi specifici, cioè, analogamente a quanto hanno fatto per la navigazione marittima, nella quale non sono divenuti proprietari del mezzo essenziale, la nave, ma si sono avvalsi delle navi altrui, sempre disponibili, perché tutte le popolazioni marinare fanno a gara ad offrire i servizi della propria marina alle popolazioni economicamente solide dell'interno: Firenze, Lucca, in Toscana; Milano, Piacenza, in Lombardia; ecc. L'operazione si svolge come nell'industria. Come nell'industria laniera il mercante non dota la sua azienda degli impianti, né di personale stabile (il personale stabile è soltanto quello che occorre ai servizi di coordinamento fra i centri operativi interni), ma si adopera perché tutte le operazioni tecniche essenziali siano svolte fuori dell'azienda, con strumenti e impianti che appartengono agli stessi partecipanti al processo produttivo, così avviene nel campo dei trasporti; i mezzi di trasporto non gli appartengono: egli se ne riserva la scelta e la combinazione, preoccupato solo di assicurarsi della disponibilità delle merci nel luogo stabilito e ciò allo scopo di ottenere il profitto maggiore.

Per dare un'idea di questo dominio che i mercanti hanno anche nella sfera delle vie terrestri, dirò che studiando gli operatori, i vetturali, i trasportatori vincolati ai luoghi battuti dalla strada nella quale svolgono la loro opera, si vede che essi sono comandati dall'alto: quando è necessario praticare un itinerario diverso, essi vi vengono trasferiti a decine e decine. Così, quando a Firenze si chiude la via di Pisa, i vetturali sono dirottati sulla via di Lucca-Motrone, o sulla via che porta a Piombino, o sulla via che più a sud porta a Talamone; ed è sorprendente ritrovare gli stessi vetturali anche quando Firenze deve battere intensamente una strada ad est: per le merci provenienti da Venezia e che vengono sbarcate o a Ravenna o a Cesenatico o a Rimini o a Pesaro o a Fano o a Senigallia o ad Ancona. Su tutte queste strade si ritrovano vetturali delle cittadine situate tra Firenze e Pisa, cioè vetturali normalmente operanti su strade che lambiscono le loro case, attraversando la loro città. Quando il principio della differenziazione delle tariffe si affermò sulle vie terrestri il quadro del progresso dei trasporti poté dirsi completo e la conseguenza fu che le tariffe relative si andarono riducendo. Nel 1410, il principio appariva quasi totalmente dominante sulle vie acquee interne; l'ho constatato sulla via dell'Arno, da Pisa a Signa; su quella dell'Ebro, da Tortosa fino ad Escatron, passando per Mequinenza e, poi, per la via del Rodano, fino a

Lione. Sulle vie terrestri la sua affermazione fu un po' più lenta; ma, sempre nel 1410 — l'anno in cui si contrae un poco la mia documentazione dell'Archivio Datini — il principio risultava abbastanza diffuso. Guardando all'insieme, notiamo che alla fine del Trecento è possibile il superamento di un segmento terrestre molto lungo in collegamento con un qualsiasi tratto marittimo; importante è rilevare che ad un certo momento, relativamente alla nostra Penisola, questi segmenti consistono nell'attraversamento di essa con inizio in un porto situato dalla parte opposta a quello di provenienza del tratto marittimo, attraversamento che poi diventa frequentissimo e su più itinerari. Ho già ricordato quello da Venezia a Firenze, fino a Pisa; altrettanto è a dire degli itinerari da ponente, con conclusione marittima a Pisa, per Venezia, battuti intensamente.

Nel corso di trenta anni ho accertato migliaia e migliaia di viaggi; e non per le merci privilegiate, che non prendo in considerazione; ma per merci sostanzialmente povere, per il riso, per le cuoia, ecc. che arrivano a Venezia per la via di Pisa. La seta di Malaga può andare benissimo a Venezia per la via di Pisa o per la via di Motrone o anche per la via di Talamone o per la via di Piombino; così come va, per varie strade, a Venezia (e questo può sembrare strano) per la via di Genova, venendo da Malaga. Anche da Savona si può andare, via terra, a Venezia. Da Savona si raggiungono Acqui ed Alessandria e da Alessandria, per via acquea, scendendo al Po e, quindi, per il Po; oppure da Genova a Piacenza, e, poi, per la via padana; altrimenti, per le vie terrestri. Ma la seta, è ovvio, è un bene ricco e sono i lucchesi che talvolta la mandano alle loro aziende di Venezia per queste strade così come, inversamente, viene rifornita Genova di seta levantina che sbarca a Venezia e, poi, per andare a Genova attraversa tutta la Penisola.

Nel primo caso si tratta di provenienza e sbarco in un porto occidentale (quello di Pisa o quello di Genova); nell'altro, di provenienza orientale, con sbarco in un porto situato ad est. Ma noi vediamo talvolta che Lucca viene fornita di seta di Malaga andata a Venezia e fatta scendere nella città toscana attraversando in diagonale tutta la Penisola. Talvolta, ancora, viene rifornita Genova di seta di Malaga portata a Venezia dalle galee veneziane provenienti dalla Fiandra che hanno fatto scalo a Malaga. Questi itinerari non debbono apparire stravaganti. Fatto è che il grande mercante provvede a utilizzare tutte le disponibilità di carico, guardando lontano, inquadrando ogni operazione in un insieme di operazioni ricorrendo anche a quelle che

pur si rivelano in deficit. La verità è che egli vuole e intende essere sempre il primo o tra i primi ad arrivare su un mercato di consumo o su un mercato di materie prime.

Ma di itinerari notevoli che si possono svolgere per terra ce ne sono tanti. Qualche volta l'attraversamento da Venezia va addirittura oltre le Alpi, cioè da Venezia si va in Provenza, per riprendere là il mare. Questo itinerario è la strada normale del Monginevro; ma quando la via del Monginevro è chiusa, si segue con estrema disinvoltura la via di Ginevra: cioè, da Milano, non più a Torino, ma a Briga, e quindi a Ginevra, per scendere in Provenza. Anche tale itinerario risulta abbastanza frequente e tutti gli elementi che sovrintendono alla organizzazione e alla funzionalità dei vari segmenti interni vengono continuamente mantenuti in attività. Anche se non vi è assoluto bisogno di utilizzare queste che sono delle deviazioni, vi si fa ricorso appunto per tenerle in efficienza. Firenze, per esempio, pur potendo andare a ponente per la via di Pisa, spesso manda per vie interne le merci a Venezia, da dove, col percorso di tutto il periplo italico, raggiungono quella opposta destinazione. Vi è, naturalmente, qualche particolare più squisitamente economico che si agita in questo insieme: Venezia tiene molto ad avere gli operatori fiorentini e lombardi nel suo porto e fa delle condizioni eccezionali di noli, e questo è un elemento fondamentale; ma vi sono anche degli elementi di altro ordine: quelle veneziane sono navi eccellenti rispetto a quelle che di solito vengono impiegate da Pisa verso la Catalogna, che risultano, per contro, di minore tonnello e meno resistenti ai pericoli. Ma c'è di più. Il costo dell'assicurazione, per esempio, da Venezia a Palma di Maiorca scende qualche volta ad appena l'1 %; mentre da Pisa a Palma di Maiorca arriva anche all'8 %, giacché il tratto di mare attraversato è costituito da una zona maggiormente infestata dai pirati; e, inoltre, nel caso veneziano, quando il trasporto è fatto dalle galee di Stato, le navi sono protette e armate e l'assicurazione non è necessaria; l'assicurazione poi è inesistente per via terrestre. L'istituto assicurativo si è diffuso, infatti, in ritardo sulle vie terrestri; l'assicurazione non si applica su quelle vie, perché è superflua, giacché quando sono praticate, quelle vie beneficiano di una protezione che può arrivare alla salvaguardia pressoché assoluta. Studiando decine di migliaia di operazioni non ho quasi mai trovato notizia di attacchi pirateschi sulle principali vie terrestri, malgrado ciò che è stato scritto in proposito. Difatti, l'assicurazione terrestre non esiste neppure sulle vie che risalgono da Genova, nonostan-

te che a Genova essa abbia avuto uno straordinario sviluppo. A Genova vi è un atto assicurativo (l'ha trovato il prof. Giofrè) del 1388; abbiamo atti toscani, fiorentini, lucchesi anche anteriori, ma l'assicurazione terrestre non esiste ancora, perché le vie terrestri sono state rese sicure, anche se si tratta di strade che per il 95 % continuano ad essere praticate dai muli.

Degno di nota è anche il fatto che talvolta il segmento terrestre che va da un mare all'altro si inquadra fra due segmenti marittimi. Vi sono delle navi veneziane che da Costantinopoli — o addirittura da Tana o da Caffa (Kerc) — portano a Venezia merci destinate a ponente. Esse scaricano le merci, interrompendo il tratto marittimo. Interviene il segmento terrestre di attraversamento appenninico; poi quelle merci riprendono il mare a Pisa per andare, in genere, in Catalogna, nella Spagna meridionale, o nel Mare del Nord. Tutto questo è naturalmente possibile perché è messo in opera dallo stesso soggetto dell'atto di scambio. Un mercante compera merci (anche se non direttamente, avvalendosi di corrispondenti) alla foce del Don e controllandole sempre le va a collocare nel Mare del Nord, dopo averne elevato l'itinerario, inserendo in esso un segmento terrestre che può essere quello Venezia-Pisa, o Venezia-Milano-Genova, oppure addirittura Venezia-Provenza.

Talvolta durante questi trasferimenti interni, quando si tratta di una materia prima, si verifica anche la trasformazione del bene. Così, rimanendo nell'esempio della seta approvvigionata come materia prima dai lucchesi, essa, nel corso del suo cammino terrestre, può subire la trasformazione a Venezia, può essere trasformata a Bologna oppure a Lucca, e quindi riprendere il viaggio terrestre e marittimo, nelle forme, ormai, di un drappo serico. Lo stesso avviene per i panni di lana: quando la lana è comperata in Inghilterra e trasportata a Firenze, viene qui trasformata in panni, da vendere, poi, in Levante con imbarco a Venezia. Da notare che talvolta questi panni tessuti in Firenze vengono imbarcati a Venezia per farli ritornare verso ponente. Così non di rado, lane del Maestrazgo o minorchine o maiorchine lavorate a Firenze, a Prato od a Pistoia, divenute panni, vengono vendute in quelle stesse zone di provenienza della lana, raggiungendole per la via di Venezia. Questo processo consegue addirittura delle espressioni grandiose, quando all'inizio del Cinquecento (l'ho constatato varie volte fra il 1512 e il 1513, nei libri degli Strozzi di Firenze), si vede che il pepe (questa è una merce ricca, ma l'itinerario è talmente complesso da suggerire di indugiarvi), comperato a Lisbona, dove è giunto, naturalmente, per la via del Capo, viene venduto a Costantinopoli, trasportatovi

non con una nave che va a Costantinopoli, bensì interrompendo più volte il carico: un primo tratto marittimo Lisbona-Livorno; poi, via terra, da Livorno ad Ancona, per Firenze; da Ancona a Ragusa; da Ragusa a Costantinopoli via mare o addirittura via terra. Ecco, il tratto Lisbona-Costantinopoli, con due segmenti terrestri, quello della Penisola italiana e quello della Penisola Balcanica; una sola articolazione ed anche un solo soggetto in questo atto di scambio: le aziende fiorentine degli Strozzi. E tutto questo avviene, come ho detto, non occasionalmente, ma frequentemente.

Ritornando alle vie del mare, questa possibilità aperta a tutte le merci di circolare su qualsiasi itinerario è stata pure il fattore essenziale di un grande progresso della navigazione in sé e per sé: progresso tecnico, avendo determinato l'aumento del tonnellaggio della navi (perché ora la richiesta del trasporto si estende a molti beni, compresi quelli di scarso valore e quelli voluminosi); aumento della portata di ogni nave; aumento del numero delle navi; maggiore regolarità e, soprattutto, maggiore resistenza ai pericoli del mare e dei corsari (« pericoli divinali e umani », secondo un'indovinata espressione contenuta in una polizza siciliana della metà del secolo XV). Da qui una riduzione generale dei costi del trasporto, perché la unità di produzione del servizio stesso si è ampliata, e quindi tutti i beni divengono più agili e più inclini a penetrare nell'interno dei Paesi, e il mercante si può applicare con profitto e con successo a quegli addentramenti nelle vie interne italiane fino all'attraversamento della Penisola addirittura in viaggi in senso inverso. Si riaprono così quelle vie terrestri, le quali, prima dell'instaurazione della via di Gibilterra, erano state le uniche a saldare il bacino del Mediterraneo al Mare del Nord, anche se praticate soltanto dai beni ricchi. Ora queste strade più lunghe fra Mediterraneo e Mare del Nord si affollano di nuovo di traffici; ed ecco la rinascita delle città dell'interno, la quale si esprime assai bene con l'affermazione delle fiere di Ginevra, il grande luogo di incontro interno che, poi, continua in Lione, quando i fiorentini decidono di trasferirvisi. Possiamo pertanto dire che « quella rivoluzione » ha davvero prodotto effetti straordinari e si esprime con una datazione precisa.

Al Congresso di Studi sul Rinascimento del 1952, Raffaello Morghen chiedeva di sapere se nell'età che noi chiamiamo « Rinascimento », anche nel campo dell'economia gli uomini e quanto essi creano per operare, ossia, le aziende, assumano fattezze particolari. Orbene, la grande conquista delle

tariffe differenziate nei trasporti, la possibilità di usare itinerari alternativi via mare, via lacuale, fluviale o via terra o combinazioni degli uni e degli altri, intensificazioni degli scambi commerciali, gli sviluppi delle città interne, ecc., sono tutte conseguenze del fatto che i mercanti, raccogliendosi nello studio, hanno dato luogo a commerci infinitamente più vari e complessi di un tempo. Solo uomini « nuovi » potevano perseguire e realizzare siffatti obiettivi: appunto, gli uomini del Rinascimento.