

INTENSITÀ E REGOLARITÀ
NELLA DIFFUSIONE DELL'INFORMAZIONE
ECONOMICA GENERALE NEL
MEDITERRANEO E IN OCCIDENTE
ALLA FINE DEL MEDIOEVO

Gli obiettivi di studio sono conseguibili con l'utilizzazione di fonti diverse: delle quali la natura e, più ancora, la portata, possono influenzare i risultati, differenziando gli obiettivi stessi. Se, ad esempio, per studiare i servizi postali, scegliamo un carteggio ufficiale, l'obiettivo di conoscere il ritmo delle partenze sarà soddisfatto nei limiti propri delle esigenze informative dell'ente pubblico, con andamenti oscillanti in dipendenza dei rapporti con Stato e Stato e delle occorrenze che si addensano o si rarefanno a seconda dei momenti. E, poiché tali servizi venivano disimpegnati quasi esclusivamente per i bisogni di questi enti, si deduce che ne rimanevano fuori i cittadini, cioè, la massa della popolazione, la quale avrebbe pur dovuto trarre vantaggio dalle relazioni epistolari « pubbliche ». Se, invece, adoperiamo il carteggio commerciale — da dirsi « privato », appunto per distinguerlo dall'altro — l'indagine porterà a conoscere quel ritmo nei caratteri e misura onde ne ha beneficiato l'intera popolazione, dalla persona più facoltosa alla più povera, giacché tale classe di corrispondenza, malgrado fosse scambiata fra aziende commerciali, serviva a tutti, sia per l'irradiazione informativa che implicitamente partiva dalle aziende stesse, sia perché erano proprio quelle aziende ad organizzare i relativi servizi, che esse, nel loro interesse, mettevano a disposizione di tutti (finendo con il recare vantaggio anche agli enti statali e pubblici in genere).

È vero che la corrispondenza ufficiale esercitava una « azione economica » essa pure, con « ripercussioni nell'economia e nei differenti settori economici e sociali » (1); ma, a parte il fatto che ciò poteva avvenire

(1) Così si legge nello studio condotto su Venezia, costituendo un felice *initiateur*: P. SARDELLA, *Nouvelles et spéculations à Venise au début du XVI^e siècle*,

soltanto per alcuni di tali settori (così, per quello annonario: quindi, concernendo il grano), è per la sua sostanza che la lettera commerciale ha disimpegnato una forte influenza in ogni aspetto delle vicende umane, nel quadro generale della civilizzazione. È da osservare, tuttavia, che simili strumenti epistolari sono stati tanto più doviziosi di notizie se scambiati tra aziende di medie e grandi dimensioni, a cominciare dalla circostanza che già nell'ambito aziendale essi operavano validamente, se non altro per l'accorgimento che scrupolosamente si osservava di far fare più copie delle lettere in partenza per luoghi non vicini (e numerosi erano i giovani impiegati a venire in tal modo ammessi alla cospicua raccolta di dati di ogni genere); ma anche le piccole aziende ne traevano beneficio, giacché si muovevano nell'orbita delle prime, seppure di diversa nazionalità (2).

L'esemplificazione sulla differenziazione degli obiettivi perseguibili a seconda delle fonti potrebbe continuare a lungo: mi limito a ricordare, sempre per la storia postale, l'altro suo problema capitale, quello delle durate, le quali per i più rari carteggi pubblici erano minori (il vantaggio, dunque, per questo riguardo sta dalla parte dei carteggi ufficiali); quanto agli itinerari, quelli della corrispondenza commerciale erano ben più assortiti.

Ho effettuato l'accostamento esclusivamente tra fonti ufficiali e fonti commerciali (trascurando gli atti notarili, peraltro quasi estranei agli avvenimenti in questione), perché sono quelle reperibili per un'area vastissima, rientrandovi l'intero Mediterraneo e l'Occidente, per il Quattrocento: invero, le scritture delle aziende pubbliche (le loro « missive » e « responsive » e i vari atti ufficiali, che dispongono e regolano la creazione di un servizio postale) si ritrovano un po' dappertutto dal XVI secolo o, comunque, possiamo reperirle per i maggiori Stati, con i molteplici incanalamenti dei rivoli epistolari che ci riportano dappertutto; quanto ai documenti commerciali, pur essendo esigue le relative serie per le epoche anteriori al secolo predetto (e nel medesimo non sono, poi, tanto abbondanti), è più che sufficiente la massa di testi delle aziende toscane (e, a molta distanza di

Parigi 1948, pp. 19-48. Tale lavoro è stato realizzato avvalendosi delle relazioni degli ambasciatori veneziani per il periodo 1496-1533, riprese dai celebri *Diarii* di Marin Sanudo.

(2) Sulla portata e funzione del carteggio commerciale ho indugiato in più scritti; cfr. il più recente: *Documenti per la storia economica, secoli XIII-XVI*, Firenze 1972.

volume e di contenuto, di quelle veneziane), sia per la ragione addotta, dell'appartenenza a grosse aziende, sia perché i loro testi si sono concretati negli epicentri dell'area anzidetta, con derivazioni quasi sempre ad angolo-giro e tali da sovrapporsi in molte di esse, fra loro.

Avvalendomi di particolari fonti non « pubbliche » — che descriverò ampiamente — proverò a rappresentare i principali motivi cronologici dei servizi postali per gli ultimi 120 anni, circa, del Medioevo: occupandomi così del periodo che immediatamente precede quello studiato dal Sardella, localizzato in Venezia, e che, poi, il Braudel ha dilatato nei riflessi temporali (entrando nel secolo XVIII) ed in quelli territoriali, per distendersi meglio nelle *dimensioni* del « suo » Mediterraneo e pervenendo ad una delle sue sintesi davvero magistrali (3). Questa mia indagine stabilisce, altresì, una connessione con l'epoca precedente, investigata dal Renouard per buona parte del secolo XIV, seppure guardando esclusivamente ad Avignone (4).

Per procedere su questo piano, piazzerò il mio osservatorio in tutti i luoghi principali e in quelli ad essi subordinati, non soltanto per i vari servizi, rilevandone le durate; ma anche contemplandone la frequenza, il ritmo delle partenze (5): giacché la prima cognizione ha minore significato se non è integrata da quella del secondo aspetto (6).

(3) F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 2^e ed., t. I, Parigi 1966, pp. 326-347. Ai dati veneziani elaborati dal Sardella Fernand Braudel ha aggiunto quelli di Lione, utilizzati da Richard Gascon, e altri, ancora veneziani, ripresi da Frank Spooner, su commissione di lui; ulteriori elementi lo stesso Maestro ha reperito in più archivi e, inoltre, egli si è avvalso della cognizione delle durate dei viaggi marittimi (i quali, infatti, hanno quasi sempre disimpegnato anche i trasporti postali).

(4) Y. RENOUEAU, *Comment les Papes d'Avignon expédiaient leur courrier*, in « *Revue historique* », 62^e année, tome CLXXX (1937), pp. 1-29, dove ritroviamo molti elementi anche di ordine organizzativo (risalendo ai soggetti) e i costi, senza dire delle durate (argomento implicito, dato l'aggancio che io ho fatto alla mia ricerca); ma le fonti sono unilaterali, consistendo essenzialmente nei corrieri pontifici e nel movimento di altre persone pur sempre legate alla curia, con le circostanze favorevoli per lo scorrimento degli itinerari protetti, di contro alle eseguità e particolarità del contenuto (mi preoccupo sempre delle portate dell'informazione per interessi più vasti).

(5) Il SARDELLA, *op. cit.*, pp. 61-64, si è occupato anche di questo problema, sempre per Venezia, designandolo con « *intensité des communications* ».

(6) Ad es., la durata di un giorno per il tragitto Firenze-Pisa e viceversa, che è quasi normale, acquista rilievo maggiore segnalando che le partenze avvenivano

Mi adopererò, inoltre, a richiamare, quando sia opportuno, i caratteri dei soggetti che producevano i servigi, sino all'ultima persona intervenuta a disimpegnarli, come pure gli elementi di qualsiasi indole che abbiano influenzato il fenomeno: al fine di procedere ad una critica approfondita dell'insieme. Fra questi ultimi elementi può figurare il costo del servizio, per atti parziali o per una pluralità periodica, che fa pensare ad un « abbonamento postale », per singoli e multipli itinerari.

Ho reperito le fonti apposite nell'immensa congerie dei documenti concretati dalle aziende commerciali, i quali sono raggruppabili così:

A) Le lettere commerciali in originale — il così detto « carteggio comune » (comprese alcune personali e familiari, che si inserivano nelle stesse operazioni postali) — le quali costituiscono la fonte immediata e specifica nella più ampia accezione del termine: tali lettere sono state, infatti, l'oggetto della circolazione postale, stabilendo rigorosamente i termini di partenza e di arrivo, dichiarando spesso gli itinerari praticati (con gli intralci di ogni ordine che possono giustificare le durate prolungate e le partenze ritardate); vi si ritrovano, in più, riferimenti ai soggetti, persino con le norme che regolano il servizio e ogni altro suo particolare, fino al suo prezzo. Le stesse lettere in copia (su fogli volanti o riunite nei libri « copia-lettere ») sono, invece, parziali per la nostra indagine: mancandovi l'indicazione del giorno di arrivo, che veniva apposta dal destinatario (7). Salvo rarissimi casi (8), è da escludere la classe di carteggio specializzato — le « lettere di vettura » —, che pure annovera date di partenze e di arrivi, ma, trattandosi di trasporti di merci (che accoglievano i plichi postali quasi soltanto per le vie marittime e fluviali), si constatano durate maggiori che per gli appositi servizi postali.

quotidianamente (e per giunta con mezzi diversi e con più viaggi nella stessa giornata).

(7) Tra gli originali e le copie di tale carteggio vi è una notevole diversità quanto agli esemplari sopravvissuti, almeno per il periodo della mia indagine: negli anni sino al 1420 rientrano i 4/5 dei testi in originale; negli anni successivi predominano le copie, con possibilità di integrazione, tuttavia, dei dati riuniti in alcuni codici, di cui appresso.

(8) Ciò si verifica per gli estratti-conto, per le « valute di mercanzia » (o mercuriali) e per i « mandati di sicurtà »: cfr. il mio vol. *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, cit., pp. 28-40. Si noti che fra gli estratti-conto ve ne erano taluni peculiari dei servizi postali, informandoci essi sui carichi delle scarselle e dei corrieri e sui prezzi secondo gli itinerari: cfr. *ivi*, pp. 284-287.

B) I contratti privati, che sono da ritenere egualmente fonti immediate, ma con i difetti insiti in ogni documento di considerazione presuntiva dei fatti, e non consuntiva: quali, i « patti della scarsella », che indicano, fra l'altro, i dettagli cronologici che ci interessano sommamente: una durata *standard* e una periodicità prefissata, come, del resto, veniva statuito per i servizi dei « corrieri » (9); alcuni di tali « patti » sono reperibili nel carteggio comune, di cui sopra (10).

C) I libri dalle sembianze contabili, in una vasta gamma di tipi, che, per il nostro caso, si distende dai registri di più alta specializzazione e analisi — i « quaderni delle lettere mandate e ricevute » ed i « quaderni dei corrieri » — alle « ricordanze » (11), ai « memoriali », per concludersi con i mastri. Nelle ultime due categorie si rinvengono solamente dati economici — nei conti accesi agli « scarsellieri » e ai « maestri dei corrieri » —, vale a dire le somme liquidate per operazioni singole o in abbonamento, mancando del tutto la considerazione dei fattori cronologici (12).

Ritornando brevemente sulle lettere, faccio rilevare che esse di solito, nella testata, richiamano: a) le date delle precedenti spedizioni, talora

(9) Nell'*Arch. Datini*, Prato, filza n. 1170, non potevano mancare testi del genere: come una « copia de patti fatti della scharsella di qui [Barcellona] a Pisa e da Pisa qui » dell'8 gennaio 1394 (= 1395), dove figura con il dettaglio delle tappe di Perpignano-Montpellier-Avignone-Monginevro-Alessandria, la durata differenziata per stagioni: 21 giorni, fra il 1° aprile e il 31 ottobre; 22, nei mesi rimanenti; sono previsti dei premi per ogni giorno impiegato in meno e delle detrazioni per ogni giorno in più, da applicare sul prezzo stabilito, di f. 18 d'oro.

(10) Sempre nell'*Arch. Datini* (filza n. 908), in una lettera del 5 gennaio 1397 (d'ora innanzi ridurrò sempre le date allo stile moderno), dalla Comp. Datini di Pisa alla consorella di Barcellona, si riaffacciano gli elementi principali di cui alla « scritta » precedente, in merito al viaggio inverso: la durata egualmente prescritta in giorni 22 è stata ridotta di un giorno nella realtà, che risulta dalla data di arrivo della stessa lettera, affidata appunto alla « scarsella » operante fra così importanti annodi postali.

(11) In moltissimi casi la materia dei due quaderni anzidetti è allogata nelle « ricordanze », formandone un settore particolare accanto a quelli del movimento mercantile, delle operazioni cambiarie, ecc.

(12) Tali registri, hanno interesse oltre che per fare conoscere i rapporti con i vari soggetti delle attività postali, per appurare in quale misura queste si inquadrano nelle perdite e spese della gestione aziendale, i loro costi essendo definitivamente riportati nei conti economici di « spese » o « disavanzi ». Il tema della incidenza economica della utilizzazione della posta sarà da me indagato in altra occasione: qui semplicemente la sfiorerò quando sia conveniente.

anche per destinazioni diverse (con ciò permettendo di completare le seriazioni sul ritmo della corrispondenza); b) gli elementi delle lettere ricevute, quasi sempre con le date estreme, talvolta pure da provenienze differenti (con ciò permettendo di integrare le seriazioni relative alla durata dei servizi, giacché se ne può contemplare il senso inverso). Ne deriva che, allorché si tratta di collane folte di pezzi, è possibile conoscere tutte le partenze (13); quanto al secondo aspetto, a parte il fatto di venire ammessi ai particolari del senso inverso, vengono almeno raddoppiati i dati di durate a nostra immediata disposizione (14).

A proposito dei « quaderni », quelli delle lettere mandate e ricevute si presentano spesso alla maniera dei copialettere per i plichi partiti, con riproduzione, però, estremamente concisa (15); in più, in altro settore troviamo riportati gli elementi essenziali delle lettere pervenute all'azienda, con l'indicazione, ovviamente, delle date di arrivo e di partenza: proprio come si desume dalle lettere in originale (16). Tali testi presentano ulteriori vantaggi: a cominciare dalla possibilità di reperire le partenze e gli arrivi periodici delle lettere, organicamente riuniti per azienda, con il risultato di farci conoscere l'intensità della sua corrispondenza; e concludendo con la nozione dello svolgimento dei servizi, specialmente quando si tratti di

(13) Anche nelle collane più pingui dell'*Arch. Datini*, qualche lettera non si ritrova (non essendo giunta a destinazione, a suo tempo, o essendosi perduta o distrutta, dopo); ma ogni lacuna è ripianabile, anche perché in quelle rientrano numerosi mittenti (persino 50, nello tesso periodo, nella direzione Firenze-Pisa).

(14) Ad es., ritrovandosi nell'*Arch. Datini* circa 130.000 lettere complete di tutti gli elementi cronologici, noi veniamo a disporre di oltre 260.000 durate, aumentabili a 290.000 per il concorso dei dati afferenti a itinerari diversi, secondo quanto detto nel testo.

(15) Così, nell'*Arch. Spedale degli Innocenti, Firenze, Estranei*, n. 824, « Quaderno di cambi e lettere segn. D. », Comp. di Benedetto Salutati di Firenze, a c. 100, si legge: « qui appresso faremo richordo di tutte le lettere scriveremo e manderemo per tutte le parti del mondo, facendo richordo brevissimamente la sustanza delle lettere », anni 1471-1472.

(16) Per questo settore, mentre non vi sono dubbi sulla precisazione delle date di arrivo, potrebbero sorgere per quelle di partenza, nel senso che lo scrivano abbia assunto puramente e semplicemente la data di inizio della lettera; ma in tutti i codici del genere ho trovato spesso gli aggiornamenti delle date medesime: come rileviamo in una lett. che la Comp. Capponi e Buondelmonti di Lione ha spedito il 2 febr. 1479 alla Comp. di Filippo e Lorenzo Strozzi, in Napoli, per la quale nel « quaderno » di quest'ultima è precisato: « tenuta a dì 8 »: e, poiché essa è arrivata il 12 marzo, la durata che se ne deduce (di 42 giorni) è esatta. Cfr.: *Arch. di Stato, Firenze, V serie Stroziane*, n. 34, c. 90.

un'azienda che ha disimpegnato, quale commissionaria, la funzione di accentramento dei plichi di numerose altre, « corriere » per « corriere » (17).

In aggiunta ai dati squisitamente postali ritraibili da questo materiale, sono da utilizzarne numerosi altri, pertinenti (almeno originariamente) ai trasporti comuni: ciò è da intendersi esclusivamente per i viaggi marittimi, che accoglievano quasi sempre le lettere. Nel solo Arch. Datini sono riuscito a ricavare oltre 16.000 durate, si può ben dire per tutti gli itinerari del Mediterraneo e fino al Mare del Nord; e per non pochi di tali casi sono sopravvissute le lettere che di quei viaggi si sono avvalse.

Per questa indagine ho chiamato in causa 400.000 dati e più, molti dei quali controllandoli: come è fattibile, ad es., fra le indicazioni cronologiche contenute nei carteggi in originale e quelle dei vari « quaderni » e libri simili, come per quanto concerne il movimento delle navi (18).

Tutta questa documentazione si addensa maggiormente e con pezzi più eloquenti nel primo trentennio dell'intervallo di mia investigazione, per l'apporto considerevole dei testi datiniani (19); comunque, l'insieme dei dati è pure rilevante per il secondo periodo (almeno un terzo del totale) ed essi sono, inoltre, arricchiti da ulteriori tragitti, per la comparsa sulla scena di nuovi grandi emporî (quelli di Siviglia, Lisbona, Ginevra, Lione, Anversa e Ragusa); e ciò, praticamente, senza pause e con la disponibilità di dati

(17) Ad es., nel registro di tal sorta della Comp. Datini di Catalogna, sede di Barcellona, appurando che, sotto la stessa data, 11 febr. 1409, sono stati fatti due aggruppamenti di lettere, da Barcellona verso il nord e ad est, deduciamo che, nonostante il percorso in comune fino ad Avignone, si trattava di due servizi distinti. I carichi complessivi annoverano, rispettivamente, 7 e 13 lettere. Cfr.: A.D.P., n. 829.

(18) Per le vie interne i trasporti erano molto più lenti: sì che ai « vetturali » e « carradori » non si affidava la corrispondenza (salvo casi particolari e specialmente trattandosi di itinerari brevi, nei quali la divergenza fra le durate dei due servizi si attenuava). La riprova che il soggetto dell'atto postale era distinto dal « vetturale » e simili, si rinviene in questo brano di lettera, dove è giustificato il differimento nella partenza della medesima: « tenuta insino di 13, per non esser partito altro che vetturali ». Cfr.: A.D.P., n. 678, lett. 12 giugno 1388, Pisa-Firenze, fra le Comp. Datini di tali città.

(19) Con i carteggi comuni e specializzati ed alcuni contratti, di cui ho fatto cenno, dispone di 54 quaderni tenuti a Barcellona, Valenza, Maiorca, Avignone, Genova, Pisa, Firenze e Prato; in questi ultimi, pure secondo quanto offerto, si ritrovano i dati di relazioni epistolari estranee alle aziende Datini, ma avendovi queste svolto il ruolo di commissionari dei « corrieri » e altri servizi.

efficientissimi, che permettono di far luce su tutti i temi collaterali del servizio di trasporto (20).

* * *

I servizi postali privati, almeno nell'area da me contemplata (quella « romanica » — per adoperare il termine caro al Pirenne — e sino alla foce del Don), avevano conseguito un notevole sviluppo già dagli ultimi anni del XIV secolo, in fatto di consistenza, di rapidità (relativamente all'epoca, è ovvio) e di una pronunciata regolarità. Questi caratteri, generalmente, sono più marcati nelle comunicazioni interne, giacché — è noto — il mare opponeva ancora, malgrado i sensibili progressi del mezzo navale, non lievi ostacoli, che provocavano pause prolungate alle partenze e indugi eccessivi negli scali intermedi, come pure le perdite dei plichi (peraltro sempre più infrequenti e alle quali si era trovato il modo di rimediare, istradando copie d'una stessa lettera per vie diverse, fra cui, se possibile, quelle terrestri).

È opportuno, pertanto, fare una distinzione tra superfici interne (compresi i segmenti fluviali e lacuali) e marittime, anche a motivo della circostanza che nelle prime operavano organismi speciali, mentre delle seconde si occupava il soggetto dell'atto di trasporto comune.

L'ossatura della posta terrestre si identifica con due cospicue assi di svolgimento, pressappoco, latitudinale e longitudinale: la prima, da Barcellona (e che per alcuni viaggi ha principio addirittura da Siviglia) alla Pianura Padana, con le rilevanti derivazioni su Genova e su Pisa-Firenze (e Roma-Napoli); la seconda che, scendendo da Bruges, porta a Barcellona e a Milano (con prosecuzioni su Genova, Pisa e Firenze, sovrappoventisi alle diramazioni precedenti, che pure hanno, infatti, svolgimento longitudinale). Ai capolinea di entrambe le assi si avevano, per i sensi menzionati,

(20) Mi sono introdotto, a tale scopo, in almeno 30 fondi di Archivi toscani, di là dalle lettere e copialettere delle *Commissarie* dell'*Arch. di Stato*, Venezia: nella *III* e nella *V* s. *Stroziane* (per lettere originali in copia, per « quaderni » tenuti a Firenze e Napoli), nelle carte *del Bene* (per molte lettere trecentesche, che si sovrappongono a quelle datiniane), nel *Mediceo avanti il Principato* (per i carteggi), nelle *Carte Gondi* (copialettere e libri), ecc., nell'*Arch. di Stato*, Firenze; nei registri dei *Cambini*, dei *Salutati Serristori* e dei *Gondi*, nell'*Arch. Spedale d. Innocenti*; nei numerosi copialettere e registri dell'*Arch. Salviati* di Pisa (compilati in 8 città); lettere del fondo *Manoscritti*, della *Bibl. Nazionale* di Firenze; in scritte varie dell'*Arch. Storico* di Dubrovnik, ecc.

confluenze e defluenze varie; più numerose ed estese erano queste ultime, perché adducevano a tutte le località mediterranee, cominciando addirittura da Lisbona e comprese le sponde dell'Africa e quelle del Mar Nero. Ciò, naturalmente, essendo valido per il senso inverso, nel qual caso, tuttavia, le irradiazioni erano più limitate: contenendosi, per la prima tangenziale, nell'Aquitania (dagli scali di Montpellier o Perpignano) e Penisola Iberica (e scendendo fino alla Barberia); per la seconda, nell'arco Irlanda-Inghilterra-Middelburg, compresa la Normandia (questa destinazione, con la Bretagna, dallo scalo di Parigi). Oltre che alle estremità, le filiazioni si producevano — come è facile immaginare — nelle tappe intermedie: così da Lione a Ginevra e, di contro, a Bourges e oltre, nell'Auvergne.

Entrando in qualche elemento di dettaglio — malgrado che di tale tema, in questa sede, io mi debba occupare solo superficialmente — accennerò ai nodi principali, per rendere più evidente la funzionalità di questa ossatura e, quindi, il meccanismo di quello che possiamo senz'altro definire « sistema postale » del primo Rinascimento.

Da Barcellona, l'itinerario è unico — con gli scali fondamentali di Perpignano e Montpellier — fino ad Avignone: quindi, divergono le due tangenziali, per risalire una, a Lione, da cui a Parigi-Bruges, oppure direttamente a Bruges (per la via della Champagne, Troyes, Châlons-sur-Marne); l'altra, valicante le Alpi al Monginevro, per Avigliana, Torino e Asti porta ad Alessandria della Paglia. Questa città, secondo quanto mi hanno rivelato i documenti Datini con conferme posteriori, costituiva il più originale e importante *carrefour* della Pianura Padana (21). Sempre occupandomi delle linee principali, da Alessandria divergevano più itinerari: anzitutto, quello su Genova e l'altro, su Piacenza-Pisa, da cui a Firenze (rami, che erano la prosecuzione dei più importanti servizi, le « scarselle »); via terra, a Milano (dove a Verona-Venezia); interamente via acqua — dal Tanaro al Po —, concludendo in mare, a Venezia; per Bologna (raggiungibile anche via Po, facendo scalo al porto di Ferrara, che allora

(21) Non sto a citare le posizioni delle copiose fonti al riguardo: mi limito a riferire che in Alessandria l'organizzazione dello smistamento faceva capo a tale Luchino Squarciafico, di cui si sono salvate alcune lettere scritte a Barcellona (egli è menzionato in molte altre lettere di itinerari diversi), nelle quali segnala quanto egli accentrava e redistribuiva, nominando anche gli « scarsellieri » e gli altri corrieri minori: cfr., A.D.P., n. 844, lett. dall'11 genn. al 28 febr. 1395.

era a Francolino), a Firenze e oltre (senza dire che da Bologna si andava ad Ancona, da cui a Costantinopoli e nel Levante; ma, ovviamente, senza regolarità di servizi). Da Bruges, in aggiunta ai due itinerari che si svolgevano via Parigi o direttamente (e i quali potevano condurre in Italia, per il Moncenisio, ancora al nodo alessandrino, con le diramazioni già viste), si avevano dei servizi facenti capo a Milano per la « via di Germania, per lo Reno », superando le Alpi al Gottardo o al San Bernardino: e da quella città si verificavano le irradiazioni verso il Tirreno e l'Adriatico, come nell'Italia centrale (i perni di Pisa e Firenze) e meridionale. Talvolta la confluenza delle strade provenienti da Parigi e da Bruges si compiva a Ginevra, per passare le Alpi al Sempione.

Dai miei testi è possibile ricostruire l'intera « viabilità postale » della Penisola italiana, in tutti i suoi particolari, fino a quello dei relativi costi. Più limitata è l'informazione sulla Penisola iberica, tranne gli addentramenti da Barcellona in Aragona e gli attraversamenti della Penisola, da Valenza a Siviglia e Lisbona. Quasi nulla risulta per gli itinerari ad ovest dell'asse Parigi-Avignone; tanto meno per l'area « germanica », pur essendo sopravvissute alcune lettere da Lubeca a Firenze, le quali, però, si sono appoggiate a Bruges (la sua nota funzione di nesso economico fra l'area romanica e quella germanica abbracciando anche le operazioni postali, comunque piuttosto limitate, giacché erano rari gli operatori occidentali stanziati oltre di essa e, perciò, in grado di « corrispondere ») (22).

La rilevanza di queste « spine dorsali », attorno alle quali — mi piace insistere — gravitava tutto il sistema delle comunicazioni epistolari dell'epoca, è rafforzata dalla cognizione del concorso di ulteriori fattori, costituiti dalla validità dei soggetti impiegati su quegli itinerari oltre che delle durate e del ritmo, cui mi dedicherò specificamente in questa nota.

I servizi più sicuri, più frequenti e dalla maggiore capacità di carico erano quelli disimpegnati dalle *scarselle* (dal nome della borsa di cuoio in cui si raccoglievano i mazzi di lettere). Essi erano concretati dai mercanti autorevoli delle principali piazze interessate ai servizi e i « consorzi », che così ne risultavano, cedevano l'uso del servizio alle altre aziende ed ai

(22) Si tratta di 14 lettere conservate nel fondo *Mediceo av. Principato* dell'A.S.F., filza 8, che il fiorentino Gherardo Bueri ha indirizzato a Cosimo dei Medici, negli anni 1434-1449. Purtroppo, nessuna di esse riporta la data di arrivo; una è riprodotta nel mio vol. *Documenti per la Storia economica, ecc.*, cit., p. 204.

privati previo pagamento per singole lettere (o mazzi) in rapporto ai segmenti del percorso da superare. I contratti regolavano con precisione la materia: le persone che originariamente vi aderivano, gli itinerari da seguire, con le derivazioni o prosecuzioni che vi potevano rientrare; il prezzo globale di ogni viaggio, collegato ad una durata *standard*, con premi incentivanti allo scopo di impiegare meno, come si apportavano detrazioni, nel caso di ritardi (23). I principali servizi del genere erano i seguenti:

a) « scarselle catalane », da Barcellona a Bruges e da Barcellona a Pisa-Firenze;

b) « scarselle fiorentine », da Barcellona a Pisa-Firenze; da Firenze-Pisa a Parigi-Bruges o Milano-Colonia-Bruges;

c) « scarsella lucchese », da Pisa-Lucca a Bruges;

d) « scarselle genovesi », da Barcellona (ma qualche volta cominciando da Siviglia (24)) a Genova e da Genova a Bruges.

I servizi italiani con destinazione Bruges facevano tutti perno su Milano (di rado su Alessandria-Moncenisio), salvo poi ad avvalersi di itinerari differenti (25).

Abbiamo notizia anche di una « scarsella dei lombardi », che operava con Barcellona e della quale si servivano anche i mercanti toscani, comprese le aziende datiniane (26).

(23) Ho avuto occasione di riferire dei patti del 1394, stipulati in Barcellona fra il mercante catalano Ramon de Schiera e quello pisano Giovanni Assopardi, da un lato e l'« oste dei corrieri », che avrebbe dovuto cedere due suoi corrieri. A Pisa si dovevano aspettare, durante 6 giorni, le risposte da Firenze. Il tempo previsto — l'ho pure detto — era di 21 o 22 giorni, a seconda della stagione, e su di esso si sarebbe applicato un aumento o una diminuzione di 10 soldi di lira barcellonese (nell'epoca, s. 15 di barc. equivalevano a 1 f. di Firenze).

(24) In alcune occasioni si parla proprio di « scarsella di Siviglia », che faceva servizio anche nel tratto ricordato dalla Catalogna (sicuramente a partire da Valenza), per Perpignano, ecc., ad Alessandria. Leggiamo in una lett. del 30 nov. 1395, dalla Comp. di Francesco e Andrea de' Ricci di Genova alla Comp. Datini di Firenze, che « è venuta la scarsella di Sibilìa e sonci lettere d'Avignone e pensiamo ve ne saranno di Catalogna »: A.D.P., n. 658.

(25) Il capo dell'agenzia milanese della Comp. Datini, Tommaso di ser Giovanni, scrive che « le scarselle da Lucca là (cioè, per Bruges) passano per qui e così per Parigi »: A.D.P., n. 531, lett. 26 sett. 1395, alla Comp. Datini di Pisa.

(26) A.D.P., n. 750, lett. del 17 agosto 1396, fra le Comp. Datini di Barcellona e Genova

Sugli stessi itinerari praticati dalle scarselle e su tutti gli altri agivano, poi, i « corrieri », la cui attività si poteva svolgere liberamente, venendo questi soggetti assunti via via o a tempo da un'azienda o da più, consorziate, oppure facendo essi capo a « maestri dei corrieri », che potevano raggiungere dimensioni considerevolissime. Fra questi ultimi non posso fare a meno di riferire del più potente, di quanti ne ho incontrato nel periodo della mia investigazione: Antonio di Bartolomeo del Vanfaggio (che è morto nel 1480 e la sua opera è stata continuata, seppure su livelli medi, dal fratello Pompeo), il quale si ritrova, a partire dal 1457, sulla rete che da Firenze abbraccia Lisbona, la Catalogna, Londra, Bruges, Lione, Ginevra, Milano, Venezia, Bologna, Pisa, Siena, Roma, Napoli, ecc. Fornirò un'idea dell'imponente organizzazione, che questo singolare « maestro » aveva concretato, riferendo che egli ha fatto applicare i suoi « corrieri », detti anche « fanti del procaccio », simultaneamente su tutti gli itinerari dianzi rammentati, con incredibile regolarità di ritmo e di durata (27). Intestati a lui sussistono numerosi conti nei mastri Strozzi, Cambini, Salutati-Serristori, ecc., dove viene accreditato mano a mano del prezzo di servizi globali, che fanno pensare all'abbonamento (28).

Per epoche anteriori, a Firenze aveva primeggiato Marco d'Agnolo « de' corrieri », con riferimento al quale abbiamo la fortuna di possedere i costi globali dei servizi da lui espletati per la Comp. Datini (attraverso il mastro) e il dettaglio delle lettere spedite e ricevute con i prezzi a seconda degli itinerari: in tal modo venendo ragguagliati, oltre che sull'elemento costo del servizio, sull'insieme delle lettere che un'azienda di dimensioni

(27) Ad es., per il primo riguardo, tra il 15 maggio 1473 e il 12 nov. 1474, egli ha determinato 81 partenze di fanti, da Firenze per Venezia, delle quali 69 di sabato, ma nei 12 casi rimanenti avendo anticipato o posticipato appena di un giorno. Si tratta dei servizi utilizzati dalla Comp. Salutati-Serristori di Firenze, come appare in: *Arch. Sped. Innoc.*, Firenze, n. 820, cc. 3-50.

(28) Così, per il « porto delle lettere da Roma a qui [Firenze], per un anno finito a dì 26 marzo 1478 », f. 15 e s. 13: *Arch. Sped. Innoc.*, n. 237 (Comp. Cambini), c. 29. Purtroppo, per tale periodo, è perduto il « quaderno dei corrieri », dal quale avremmo potuto desumere il numero di lettere trasportate a quel prezzo, che concerne anche il senso inverso; ma per gli altri anni, si rinviene normalmente un complesso annuale di 400 lettere, alle quali sono da aggiungere molte altre trasportate per conto di aziende diverse. In un registro anteriore del 1462 (sempre dei Cambini) conosciamo il « porta » di lettere spedite da Lisbona dalla Comp. di Giovanni Guidetti, alle quali si sono unite, a Valenza, le lettere della Comp. di Bernardo Vai senza però poterne desumere il numero: *ibid.*, n. 250, c. 250.

medie (quali erano tutte le compagnie del sistema datiniano) ha spedito nei vari luoghi e con quale intensità (29). Tutti questi « maestri dei corrieri » erano uomini di affari, specializzati nei servizi postali, la cui utilizzazione aprivano ad alcuni mercanti maggiori (una specie di cessione all'ingrosso), i quali, a loro volta, distribuivano il servizio sino alle più piccole aziende ed ai privati, procurandosi anch'essi un utile, che corrispondeva ai diritti di provvigione (30). Molti altri soggetti vengono enunciati esplicitamente nei vari registri e nei carteggi da me compulsati, fra cui il « fante del procaccio », un corriere, che agiva pure nell'orbita dei « maestri ». A seconda degli itinerari, compaiono dei servizi speciali, fra cui è rilevante quello detto de « le poste di Milano », il quale potrebbe far pensare ad un abbozzo di servizio pubblico, ma non sembra sia stato così almeno sino al 1485; esso è frequentissimo nei rapporti da Milano a Firenze e quindi a Roma e a Napoli.

Rinveniamo, poi, dei soggetti speciali, fra i quali spiccano i « fanti propri », destinati alle comunicazioni urgenti ed i quali, comunque, si impiegavano piuttosto frequentemente, se ne è stata riconosciuta una durata *standard*, per lo meno nei percorsi principali; spesso, erano più aziende che si accordavano per sostenere le spese e da una di esse si distaccava l'elemento che era già preparato allo scopo, ma non di rado trattavasi di corrieri appositamente assunti (31).

(29) Ad es., accertiamo che dal 6 giugno 1396 al 16 dic. 1398 sono stati liquidati a Marco f. 26.1.5 (A.D.P., n. 559, *Libro grande bianco segn. F*, c. 112); somma, questa, che è ricavata dal totale di 11 carte di critture del « Libro ricordanze segn. Q » (A.D.P., n. 595, cc. 100-110), dove sono contemplati 356 mazzi di lettere spediti nelle principali località dell'arco Valenza-Perpignano-Avignone, a Maiorca, a Genova, a Lucca, Pietrasanta, Bologna, Venezia.

(30) Così, sappiamo che Antonio del Vantaggio partecipava alla attività di varie aziende seguendo l'espedito delle « accomandite », come si vede nell'apposito registro di tali contratti: A.S.F., *Tribunale di Mercanzia*, n. 10831, c. 47.

(31) Così, ad es., da Bruges a Genova, un « fante proprio », Molino da Como, corriere, « costì de' essere in 12 dì di naturale » (« di naturale » sta per consuetudine): A.D.P., n. 753, lett. del 16 maggio 1398, Bruges-Genova, dalla Comp. Orlandini alla Comp. Datini. Analogamente, tra Barcellona e Parigi, si dovevano impiegare 10 giorni; tra Barcellona e Bruges, 19; tra Barcellona e Pisa 16 (e il costo, per la sola andata è stato di f. 10); da Genova a Firenze, 4-5. Mi limito a citare le filze rispettive con le date direzioni delle lettere: A.D.P., n. 904, 10 ott. 1404, Parigi-Barcellona; n. 855, 22 ago. 1403, Bruges-Barc.; n. 749, 30 nov. 1395, Barc.-Genova; n. 656, 2 luglio 1393, Genova-Firenze. È interessante notare che in una lettera sono ricordati i consorziati, in numero di tre, ciascuno per 1/3: A.D.P., n. 714, 22 dic. 1403, Venezia-Firenze.

Servizi speciali — che diremmo « espressi » — si avevano anche per i brevi tragitti marittimi, affidati quasi sempre agli agili « liuti »: come dai porti della Provenza e Linguadoca a quelli della Catalogna e Baleari; da Maiorca, Minorca e Iviza verso l'antistante « Costiera »; fra Genova e Porto Pisano, e così risalendo da Roma. La circostanza che determinava il ricorso al mezzo navale — sempre che non si fosse trattato di un'isola, la quale indispensabilmente doveva fare appello a tali vie — era quella del tempo favorevole, che avrebbe consentito un viaggio rapidissimo: come alcuni da mattina a sera tra Genova e Pisa (e i liuti entravano addirittura in Pisa, nel suo porto « fra' due ponti »).

I corrieri, dei servizi regolari o espressi, si erano formati in tutti gli epicentri del sistema di comunicazioni postali e circolavano anche molto lontano dalla loro sede originaria: ne abbiamo di portoghesi, che arrivano sino in Linguadoca; di tedeschi, che collegano spessissimo la Fiandra a Milano; di catalani, che giungono fino a Pisa e Firenze; come di italiani, che vanno oltre le Alpi, a nord e ad ovest.

Sono, poi, da aggiungere i soggetti occasionali: quando un impiegato delle aziende o un privato qualsiasi si mettevano in viaggio, si affidava loro una lettera o un mazzo di lettere, ciò avvenendo principalmente con i dipendenti propri, oppure con quelli di aziende consorelle o corrispondenti. Se non era imminente una partenza « postale » distinta (il che accadeva sempre, fra località non collegate da servizi postali), si consegna i plichi ai vetturali o ad altri soggetti di trasporto terrestre.

I servizi si affidavano ai natanti di acque interne quando essi erano abbastanza celeri (e massimamente nel senso discendente); e, comunque, in soprannumero rispetto a quelli terrestri, più regolari e più solleciti (per quanto nei fiumi non ci fossero gli impedimenti « umani e divinali » del mare, adoperando il termine felice di una polizza di assicurazione siciliana del sec. XV).

Anche nelle vie marittime il soggetto del servizio postale non aveva individualità, identificandosi con il « padrone » della nave, al quale si consegnavano i plichi postali. L'intervento della navigazione marittima, com'è facile dedurre, si poteva verificare: immancabilmente, quando non vi fossero altre strade terrestri, se non lunghissime, e soprattutto trattandosi di comunicazioni con le isole; per integrare necessariamente (è il caso precedente) un tronco terrestre; per moltiplicare l'assortimento degli itinerari, ai quali si affidavano varie copie, al fine di accrescere la probabilità del

recapito (si arrivava persino a tre itinerari differenti, di cui uno sempre totalmente marittimo, fra Porto Pisano o Genova e i porti catalani).

* * *

Sbozzati così alla meglio i soggetti del servizio postale — individuali e promiscui — mi adopererò nella valutazione dei servizi stessi, in merito alla loro efficienza, che è espressa dalle doppie ragioni cronologiche: la prima, la durata nel superare i vari itinerari principali o di particolare interesse per il centro di irradiazione esaminato, da correlare alla seconda, rappresentata dal ritmo delle partenze, perché si raggiunga la pienezza di significato.

Dopo aver scartato gli itinerari meno rappresentativi per durate e ritmo, mi sono avvalso di 320.000 dati, che ho conglobato facendo centro in 20 località, collegandole a un numero di città variabile da 9 a 43 (per un totale di 443, comprese le ripetizioni) e ne espongo i valori segnaletici in altrettanti aggruppamenti, nell'ambito dei quali ho seguito l'ordine che mi è sembrato più opportuno per ogni città (avrò cura di chiarirlo affrontando ciascuno dei gruppi medesimi).

Quanto ai « valori segnaletici », dopo aver enunciato il numero dei casi osservati, ho esposto: per le durate, le misure minima e massima all'esterno e, fra loro, tre « valori modali », dominati nel mezzo da quello più frequente, messo in maggiore evidenza dalla stampa in « neretto » (32); quanto al ritmo — ossia, le frequenze (33) delle partenze o, meglio, la distanza fra l'una e l'altra —, ho riportato solamente i tre valori modali; il tutto senza avvalermi di tabelle, perché il distacco fra le colonne dei valori (e separando quelli delle durate dagli altri del ritmo con una linea verticale) permette di individuarli prontamente. Rispetto alla *moda*, gli altri

(32) Come è noto, nella terminologia italiana la grandezza di un fenomeno che raccoglie il più alto numero di frequenze (cioè, il numero di volte in cui la grandezza stessa si ripete) è denominata *moda*; ma, quando emergono — e comunque possono concorrere a « segnalare » meglio l'andamento del fenomeno — altri addensamenti di frequente è opportuno considerarne le rispettive grandezze: parlando, allora, di una seriazione « plurimodale », fondata sulla « moda » predetta, contornata da valori modali minori. Ebbene, io ne assunti tre, per il tema della durata e per quello del ritmo.

(33) Bisogna stare attenti, perché nell'indagine statistica — e, quindi, nelle relative considerazioni — con la parola « frequenze » non si intende il ritmo nelle partenze, ma il numero di volte in cui ogni grandezza del fenomeno si ripresenta.

valori modali si possono distribuire simmetricamente ad essa (descrivendo una curva di Gauss), oppure entrambi precederla o seguirla: questi ultimi casi indicano, rispettivamente, un'ascesa moderata — con due elevazioni — o una brusca impennata, con discesa contraddistinta da due sopraelevazioni, ancorché minori. Preannuncio subito che per i fenomeni della durata si verifica quasi costantemente una simmetria: al contrario di quello ritmico, nel quale la « moda » si rinviene molto spesso all'inizio (e precisamente con un giorno). La vicinanza dei valori modali minori alla vera e propria « moda » (comunque siano distribuiti, a cavallo o no) consolida l'espressività della « moda » medesima. Ho escluso i dati eccezionali — con la fondatezza di averne avvertito la causa (34) —, specialmente nei riflessi dei minimi e dei massimi, come pure quelli attribuibili ad errori ben riconosciuti (35); il tutto spesso dipendente dal controllo reso possibile dalla simultanea sopravvivenza di lettere nei due sensi o di loro copie (36) e di lettere nei « quaderni di lettere ricevute e mandate ».

Ho tralasciato oltre 10.000 casi di arrivi e partenze da località vicine a quelle qui considerate (37); ma me ne sono servito per valutare l'attendibilità degli altri, per ogni tipo e grado dei valori segnaletici.

(34) Talvolta ho compreso nella seriazione i casi dei viaggi marittimi, per indicare come, di fronte a durate minime (che sottolineerò nel commento), si fosse esposti a rischio di ritardi rilevanti.

(35) Ad es., vi sono due lettere (dell'8 marzo 1401 e del 20 marzo 1406) che da Venezia a Barcellona avrebbero impiegato soltanto 6 giorni (A.D.P., nn. 927, 929); ma in entrambe vi è un errore di 20 giorni in meno che ho appurato dai registri barcellonesi riproducenti la corrispondenza ivi giunta.

(36) Si ricordi che il complesso di lettere datiniane, quando si tratta di quelle scambiate tra i « fondaci » in cui si trovavano aziende di quel sistema (Firenze, Pisa, Genova, Avignone, Barcellona, Valenza e Maiorca, oltre a Prato che non figura nelle seriazioni, ma che io ho egualmente compulsato), ci apre le maggiori occasioni di controllo, oltre che la possibilità di ripianare ogni lacuna, nei rispetti della durata e del ritmo.

(37) Così, gli scali di Sandwich e soprattutto di Sothampton, per l'Inghilterra, cioè per Londra, ma anche per Bruges; quelli di Port-de-Bouc e di Arles, per Avignone e Marsiglia; di Aigues Mortes, naturalmente per Montpellier, di cui era il porto; altri della « Costiera » catalana, come San Feliú, Sitges, Benicarló, Castellón de la Plana e soprattutto Peñíscola, senza dire di Tortosa (tutto ciò, trattandosi di itinerari prolungati e non di rapporti con le Isole vicine o con la Provenza o Linguadoca); egualmente per alcune zone della Sicilia (Cefalù, Solunto, Castellammare, Mazara del Vallo, Pozzallo, La Bruca, ecc.); ed ancora, per porticciuoli dell'Isola di Maiorca (Andraitx, Pollensa, Soller e Alcudia, da non confondersi con l'Alcudia del Marocco, sita nei pressi della odierna Melilla), nei rispetti di Palma (indicata soltanto con « Maiorca »); e, sempre in ausilio di Maiorca, i vari scali di Minorca ed Iviza.

A cagione dell'alto numero di unità di riferimento dei dati, ne derivano spesso delle concordanze fra i 20 gruppi (è il caso, ovvio, dei sensi inversi), oppure approssimazioni per distanze quasi uguali, nella medesima zona (così da Genova ad Avignone e a Montpellier); in più agisce il fattore della « segmentazione », nel senso dei tratti parziali la cui somma si avvicina o addirittura eguaglia il dato immediato dell'itinerario composito. Ma io ho voluto di proposito offrire la « personalità » su questo terreno delle 20 città investigate.

Raccolgo adesso la mia attenzione nel presentare i gruppi di valori segnaletici, città per città (per alcune di esse mancano quelli afferenti al ritmo, ma per uniformità ho conservato la distanza comune dell'incolonnamento).

1. LONDRA. — L'osservazione abbraccia soltanto 3.891 casi, per 13 luoghi; ma i suoi risultati sono espressivi, perché quasi sempre si supera il numero di 200 per ciascuno di essi. L'ordinamento è svolto da nord a sud, con innesto ad Avignone sulla trasversale che conduce a Venezia, facendo seguire le multiple derivazioni fino a Napoli; si hanno, infine, le convergenze di Maiorca e Valenza su Barcellona (talvolta, però, quelle località erano indipendenti da Barcellona, per via dei rapporti marittimi con Montpellier e Avignone e persino con Genova, dove si saldava il segmento terrestre di discesa).

1. Bruges	25	3	5	6	8	19
2. Parigi	74	7	8	10	12	33
3. Avignone	271	14	15	16	20	42
4. Milano	131	19	25	26	36	51
5. Venezia	529	19	28	33	36	92
6. Genova	94	20	28	30	40	57
7. Pisa	437	23	27	32	36	54
8. Firenze	751	24	29	30	37	59
9. Roma	335	25	30	34	42	70
10. Napoli	348	27	32	39	54	75
11. Maiorca	413	15	31	34	43	71
12. Valenza	249	16	24	30	33	58
13. Barcellona	234	20	24	27	33	44

Poiché, indispensabilmente, il tratto iniziale era marittimo, si hanno non poche irregolarità, in ispecie nei massimi. Oltre il breve percorso marittimo Londra-Bruges al principio, si poteva avere la combinazione seguente: Londra-Southampton, per via terrestre, proseguendo per mare,

soprattutto per le destinazioni delle navi maggiori: i bassi limiti di Maiorca, Valenza e Barcellona sono spiegati dal ricorso a tali mezzi, mentre l'omologo dato di Venezia riflette la via terrestre di Bruges.

Nonostante l'influenza del segmento marittimo iniziale, le « mode » (38) sono abbastanza regolari, nel senso che le loro misure sono proporzionali alle distanze: ciò, perché quel segmento è esiguo ed è comune a tutti.

L'oscillazione fra le mode minori è piuttosto moderata, mentre è sensibile fra i minimi e i massimi, anche per il concorso, qualche volta, dell'itinerario principalmente marittimo. Tra i minimi che interessano l'Inghilterra, qui non inclusi, devo riferire del tempo di soli 10 giorni per andare da Cadice a Southampton e di appena 12 giorni, nel senso contrario, per Iviza (39).

2. BRUGES. — Ben più nutrito ci appare il quadro delle connessioni epistolari con Bruges, in cui sono equamente distribuiti i tratti totalmente marittimi (e, allora, ci si deve spostare al porto de l'Ecluse) e quelli totalmente terrestri, facilmente individuabili, a parte quelli misti (specialmente con le isole). Fra questi ultimi, bisogna tenere presente che alcuni viaggi a Pisa, Barcellona e Valenza sono stati compiuti prendendo il mare a Marsiglia o a Aigues Mortes (il porto di Montpellier, che si raggiungeva per Lattes); come per Costantinopoli e in genere il Levante vi è stato, seppure raramente, un segmento iniziale terrestre, fino a Genova o Venezia.

I casi utilizzati sono 15.451; come avverrà per tutti i gruppi, essi comprendono anche il senso inverso, ed egualmente per le osservazioni limitate al ritmo. La successione dei luoghi ripete quella relativa a Londra; ma, dopo Napoli, invece del triangolo catalano, seguono numerose città dell'est e, infine, le novità di Lisbona e Madera.

(38) D'ora innanzi, con « moda », intenderò il valore modale principale, rappresentato nella colonna centrale.

(39) Il primo *record* è del genovese Ostiano Basso e in merito è sottolineato che « andò in 10 dì da Chadis in Antona, che v'à 1800 miglia »: A.D.P., n. 650, lett. 28 nov. 1385, dalla Comp. di Bongiani e Bruno de' Ricci, da Genova, alla Comp. Datini di Firenze. Per il secondo, cfr.: A.D.P., n. 437, lett. 29 marzo 1402, Barc.-Pisa, fra le aziende Datini.

1. Londra	25	3	5	6	8	19			
2. Parigi	206	2	5	4	7	14			
3. Lione	52	5	8	9	12	14			
4. Avignone	177	9	13	10	18	21			
5. Milano	241	12	19	22	23	39	2	3	7
6. Venezia	494	14	24	26	29	84	2	3	7
7. Ancona	23	19	25	28	33	64			
8. Genova	645	13	23	24	25	54	1	2	7
9. Pisa	616	13	26	25	30	67	1	2	7
10. Firenze	1.519	14	26	27	33	59	1	2	7
11. Roma	533	20	27	31	36	59			
12. Napoli	511	24	30	35	42	68			
13. Costantinopoli	19	35	44	54	66	113			
14. Tana	9	60	64	72	89	160			
15. Scio	11	32	49	50	63	90			
16. Beirut	22	39	46	58	64	122			
17. Acri	13	42	57	64	70	132			
18. Alessandria d'Eg.	39	42	48	60	72	137			
19. Maiorca	1.809	8	30	29	34	62	1	3	6
20. Valenza	1.247	14	27	28	30	56	1	2	11
21. Barcellona	3.315	11	22	23	24	48	1	2	5-7
22. Lisbona	21	8	12	18	23	54			
23. Madera	13	16	20	27	32	63			

Le mode sono tutte apprezzabili — vale a dire piuttosto moderate —, anche per i paesi più lontani (in due mesi e mezzo si poteva andare a Tana); e molto spesso sono sostenute da mode minori vicinissime (si guardi il caso di Genova).

Tra i minimi, fanno colpo gli 8 giorni da Lisbona e ancor più i 16 da Madera (viaggio con navigazione senza scalo), non lontano dai quali si hanno i valori modali minori. Più impressionante ancora è il *record* di 8 giorni da Bruges a Maiorca, realizzato dalle galee di Stato veneziane: « ch'è suto bel camino »! » (40). Questo risultato ha influenzato sensibilmente i minimi di Barcellona, Genova e Pisa (traendone vantaggio da quest'ultimo anche Firenze, Roma e Napoli!). Quanto a Valenza, la durata di 14 giorni è dovuta a un viaggio « a dirittura » della nave catalana di Arnau Brunoguier (41). Per alcuni di questi dati hanno agito decisamente i servizi delle « scarselle » aprentisi su Barcellona e sulla Pianura Padana

(40) Così commenta la Comp. di Leonardo Sasseti, dandone notizia da Barcellona, alla Comp. Datini di Genova, il 15 nov. 1932: A.D.P., n. 747.

(41) A.D.P., n. 633, lett. 28 febr. 1392, da Giovanni Iacopi, da Barcellona, alla Comp. Datini di Firenze; nel 1463 una nave veneziana di 1500 botti è arrivata a Barcellona pure in 14 giorni, suscitando il commento « fu gran meraviglia »: M. DEL TREPPO, *Assicurazioni e commercio internazionale*, in « Rivista storica italiana », LXX, (1958), p. 437, n. 3.

(da cui a Genova, Pisa, Firenze e oltre). Ad es., per andare a Barcellona, il tempo *standard* era di 22/23 giorni, che scendeva anche a 21 (42).

In questo quadro rientrano i valori del ritmo, che sono notevolissimi, anche se limitati a pochi itinerari (per i quali, soltanto, essi potevano avere significato), in cui hanno operato le « scarselle », che non avevano la regolarità di partenza riscontrabile, invece, per alcuni servizi interni fra le grandi città italiane e della quale avrò modo di parlare. Attorno ai viaggi di quei servizi se ne avevano numerosi altri, che fanno scendere la norma sui brevissimi intervalli di 2 e 3 giorni, corroborati da quelli di 1 appena per la « moda » minore. Quanto al valore superiore, esso è del pari molto espressivo e indica, in generale, completando e racchiudendo gli altri in una periodicità piuttosto limitata, che si poteva andare dal Mare del Nord alle tre importanti basi del Mediterraneo iberico e a quelle del Tirreno settentrionale e Adriatico settentrionale (comprese Milano e Firenze) con sensibile frequenza.

3. PARIGI. — Questo gruppo si snoda alla maniera vista per quello di Londra, con l'aggiunta di Lione e Ginevra: la prima avendo di già acquistato grande interesse per le sue fiere, malgrado sia considerata nel XV secolo. Sono stati utilizzati 7.645 dati.

1. Londra	174	7	8	10	12	33			
2. Bruges	206	2	5	4	7	14			
3. Lione	49	3	5	7	6	10			
4. Ginevra	23	3	4	6	7	17			
5. Avignone	624	5	8	9	16	26			
6. Milano	314	7	12	16	17	39			
7. Venezia	369	9	14	20	21	41			
8. Genova	486	9	16	18	19	54	1	2	6
9. Pisa	819	11	14	20	21	54			
10. Firenze	971	10	15	21	22	46	1	2	7
11. Roma	383	13	20	26	29	49			
12. Napoli	569	16	25	29	34	53			
13. Maiorca	305	13	20	26	28	41			
14. Valenza	980	12	22	25	28	58			
15. Barcellona	1.373	10	17	20	22	48	1	2	5

Poiché riappaiono i medesimi itinerari promananti da Bruges e stante la regolarità dei servizi Bruges-Parigi, questi valori si ricavano dai prece-

(42) A.D.P., n. 965, lett. 20 luglio 1936, da Barcellona a Valenza, fra le aziende Datini.

denti con la sottrazione da 1 a 6 giorni, per la moda; mentre il distacco è proporzionalmente maggiore per i minimi, perché si è sovrapposto qualche servizio speciale.

Quanto al ritmo, si ripetono i notevoli dati afferenti a Bruges: trattandos, infatti, degli stessi viaggi, come si constaterà per tutte le altre tappe, nelle linee di sud-ovest e di sud-est, seppure non abbia qui riportato i relativi dati.

4. LIONE. — È certamente interessante conoscere le distanze epistolari di Lione, quando le sue fiere hanno cominciato la rigogliosa fioritura. E osservando, a un di presso, l'ordinamento seguito fino qui, alla considerazione di Bruges si deve unire quella di Anversa, che pure sta conoscendo il suo apogeo, e quella di Valladolid, sintomo del vigoroso sviluppo della Castiglia, comprese le sue fiere.

1. Burges-Anversa	52	5	8	9	12	14
2. Parigi	49	3	5	7	6	10
3. Avignone	202	2	4	5	8	16
4. Milano	36	4	7	10	13	24
5. Venezia	29	7	12	11	17	32
6. Genova	138	5	9	12	15	30
7. Pisa	128	7	10	14	20	41
8. Firenze	611	7	11	16	19	25
9. Roma	217	9	15	17	24	33
10. Napoli	479	10	20	26	30	46
11. Barcellona	41	8	12	18	21	34
12. Valladolid	37	7	12	17	20	37

Sfortunatamente i dati a disposizione sono esigui (appena 2.019); ma, attendibili, secondo quanto appare dalle proporzioni fra loro, che ricalcano quelle appurate dianzi, con la debita considerazione delle distanze.

A parte Napoli, Lione poteva raggiungere quelle 11 città (alcune piuttosto lontane) di sovente in un raggio al di sotto di 19 giorni, con minimi pure tangibili, tanto più che non si sono manifestati una sola volta. Si tratta sempre di itinerari integralmente terrestri, salvo rari casi per Pisa e Napoli, con cambio del mezzo a Marsiglia o Aigues Mortes o Avignone.

Devo fare presente che almeno dal 1480, quando i fiorentini potenziavano anche le loro sedi di Castiglia, essi collegavano Firenze a Valladolid attraverso il perno di Lione: e per tale ragione dedicavano molte cure ai servizi nell'una e nell'altra destinazione.

Per insufficienza di dati, non sono stato in grado di presentare una

analoga rete per Ginevra, che tuttavia si appalesa nei gruppi di Parigi, Avignone, Milano, Venezia, Pisa, Firenze e Napoli.

5. LISBONA. — L'aver collezionato i dati di cui sotto, riferentisi a Lisbona, è piuttosto notevole, giacché, fino ad oggi, ben poco si sapeva delle connessioni postali di quell'importante emporio. Ho disposto i luoghi alla medesima allacciati muovendo da Bruges ed entrando nel Mediterraneo, dopo i salienti d'Irlanda e di Madera, per esaurire l'indagine in quelli delle zone centrali d'Italia.

1. Bruges	21	8	12	18	23	54
2. Irlanda	12	7	13	17	24	58
3. Madera	30	5	8	9	12	48
4. Maiorca	65	7	16	20	28	62
5. Barcellona	31	10	18	24	29	79
6. Valenza	25	9	13	18	24	62
7. Genova	19	20	34	32	39	88
8. Pisa	27	18	29	31	37	106
9. Napoli	15	28	36	40	43	71

Naturalmente, questi servizi sono stati tutti disimpegnati per mare: tranne, talora, quelli di Barcellona e Valenza e di Genova (e più raramente, Pisa), che si appoggiavano a Siviglia, da dove utilizzavano la scarsella genovese. Pertanto, i dati qui riuniti provengono tutti dagli atti di navigazione, i quali — almeno alla stregua del materiale a mia disposizione — sono stati disimpegnati in grandissima parte dalla marina portoghese, che stava potenziando la sua flotta e che si avvaleva, principalmente, degli agilissimi « balenieri » (alcuni dei quali di proprietà delle società fiorentine stanziate a Lisbona, quelle di Giovanni Guidetti e del celebre Bartolomeo Marchionni). E il notevole è che, come ho già accennato parlando di Bruges, e preannunciando quanto dirò a proposito di Pisa, questi mezzi avevano raggiunto una forte velocità ed una ampia autonomia: andando da Madera all'Irlanda, a Bruges ed a Pisa (oltreché a Lisbona) senza scalo. In due casi, il viaggio da Bruges a Lisbona fu espletato da balenieri bretoni, di Penmarc'h e di le Conquet.

Il semigiorno della Penisola iberica era superato molto sollecitamente (con un minimo non eccedente i 10 giorni); e così i collegamenti con gli estremi di Bruges e di Napoli.

6. MAIORCA. — Un'indagine quasi tutta alimentata da dati dei trasporti marittimi è quella incentrata su Maiorca, che, essendo un'isola e data la rilevanza del suo ruolo di piazza di smistamento (facendovi capo tutti i

principali servizi del Mediterraneo con tendenza occidentale), dispiegava la sua azione ad arco-giro: dispiegamento, che si rispecchia nell'ordine in cui si susseguono i 29 luoghi allacciati all'isola, i quali si elevano a 41, a motivo del dettaglio aperto per le città barbaresche. Partiti dal nord, il giro comincia precisamente da Lisbona, per arrivare a Firenze; da dove si salta a Cagliari e si ritorna a Roma; quindi, la Sicilia, l'Adriatico, il Levante e la conclusione in Barberia. Le frequenze osservate sono ben 45.058 ed i loro particolari si riassumono in questi valori segnaletici, compresa la considerazione del ritmo:

1. Londra	413	15	31	34	43	71			
2. Bruges	1.809	8	30	29	34	62			
3. Parigi	305	13	20	26	28	41			
4. Lisbona	65	7	16	20	28	62			
5. Siviglia	87	7	12	19	22	48			
6. Malaga	22	5	11	15	16	31			
7. Alicante	51	1	2	4	6	21			
8. Valenza	6.814	1	3	4	5	30			
9. Iviza	1.472	1	3	2	4	33	2	1	3
10. Barcellona	10.830	1	3	2	4	20	2	1	3
11. Perpignano	1.437	3	4	6	9	21	2	1	4
12. Montpellier	996	5	9	10	13	20			
13. Marsiglia	573	3	7	9	18	28			
14. Avignone	1.984	4	8	10	15	33			
15. Milano	294	14	20	19	27	48			
16. Genova	3.528	3	14	20	22	59			
17. Pisa	3.275	3	11	19	24	50			
18. Firenze	7.270	4	17	22	23	62			
19. Cagliari	21	8	15	14	29	49			
20. Roma	613	15	18	28	40	62			
21. Gaeta	57	13	20	24	32	59			
22. Napoli	302	15	20	27	38	68			
23. Palermo	108	14	19	26	32	72			
24. Trapani	33	12	16	21	27	61			
25. Siracusa	18	17	30	26	31	72			
26. Ancona	15	27	38	40	47	86			
27. Venezia	2.043	18	21	24	31	72			
28. Alessandria d'Eg.	37	16	21	32	41	102			
29. Barberia:									
Tunisi	91	8	11	13	19	69			
Bona	42	9	10	12	15	43			
Collo	23	7	9	12	13	32			
Djidjelli	27	6	11	12	14	35			
Bougie	35	8	10	11	14	23			
Algeri	48	2	4	6	9	17			
Mostaganem	47	5	7	9	10	26			
Orano	52	4	7	10	12	28			
Honaïne	60	7	10	13	17	21			
Alcudia	102	4	9	12	18	32			
Fez	47	12	14	19	30	48			
Azemmour	12	10	14	17	24	40			

Devo ripetere, anzitutto, il già detto a proposito delle partenze (e, quindi, sugli arrivi, per l'ovvio senso inverso) aventi un tronco iniziale marittimo: vale a dire, che si verifica una maggiore variabilità, scendendo il minimo su valori più bassi ed accrescendosi il massimo. Ma, data la grande massa di elementi raccolti, le punte eccezionali si attenuano ed emerge con maggiore attendibilità la portata reale del fenomeno, quale è indicata dai 3 valori modali, i secondari mantenendosi assai vicini alla « moda », sottolineandone, così, la consistenza.

Soltanto nei servizi con Bruges e Parigi di regola è preponderante il percorso terrestre, come pure per le destinazioni dell'Italia centro-settentrionale, quando, naturalmente, veniva seguita la via di Barcellona, dove vi erano sempre le partenze sicure della scarsella, o utilizzando questo servizio nelle sue tappe di Perpignano, Montpellier ed Avignone, verso cui adducevano frequenti viaggi di navi molto rapide.

Sempre per quanto già sottolineato, qui incontriamo dei minimi che non esito a definire impressionanti. Se tali non possiamo ritenere quelli riguardanti le vicine Iviza, Barcellona e Valenza (sempre 1 giorno), sono i rapporti con le due grandi basi tirreniche (Genova e Pisa, da cui a Firenze e oltre) ad attirare la nostra attenzione, come, del resto, è avvenuto presso gli stessi mercanti testimoni di tali avvenimenti, i quali si slanciano nella indovinata e suggestiva similitudine del volo di un uccello (43). Estendendo le considerazioni sui minimi, ci accorgiamo che da Maiorca si raggiungevano i luoghi dell'arco compreso fra Alicante e Pisa quasi sempre con tempi inferiori a gg. 3; e le grandezze modali appaiono piuttosto moderate.

I servizi con Ancona sono quasi tutti per via marittima, mentre quelli per Venezia sono misti, comprendenti, talvolta, a conclusione, un segmento terrestre che parte da Genova o da Pisa. La congiunzione con il Levante è pure apprezzabile, nella sua misura minima ed in quella modale.

(43) L'azienda Datini di Maiorca scrive alla consorella di Barcellona che « a dì 8 di questo giunse da Genova la bargia di Giame Inglés di Bilbao, che in 3 dì giunse: che se fosse un uccello sarebbe basto »! Cfr.: A.D.P., n. 888, lett. 12 genn. 1399. Un analogo commento viene avanzato dalla Comp. lucchese di Antonio e Benedetto Bocci, sedente in Montpellier, la quale così scrive alla Comp. Datini di Barcellona: « giunse ieri a salvamento in Aghua Morta la nave di Giame di Murta, vene da Genova; di là partì a dì 29: che ben'è volato »! Cfr.: A.D.P., n. 901, lett. 3 maggio 1403. Come per il percorso Genova-Maiorca, anche per questo e gli altri analoghi colleganti a Pisa, la durata di 3 giorni si ripete più volte, seppure non arrivando a definire un valore modale.

Con l'ausilio dei dati incentrati su Iviza (che sono numerosissimi, ma che non ho esposto, perché sarei incorso quasi in una ripetizione di quelli maiorchini) ci procuriamo le conferme di quanto risulta in questo quadro, per i grandi itinerari.

Una cospicua novità — a mio avviso — è costituita dalla apertura sulla Barberia offertaci per questo problema: che solo poteva consentire l'indagine collocata in Maiorca, la quale, infatti, costituiva il porto avanzato di quelle regioni ed il quale attuava, poi, la redistribuzione su numerosi luoghi. Anche qui notiamo dei minimi apprezzabili e soprattutto la estrema circoscrizione dei valori modali, che esprime la pronunciata ripetizione di quelle durate.

Devo sottolineare, infine, il ritmo nei rapporti con Barcellona, completando l'arida cifra di 1, quale « moda »: tale valore si ripresenta per oltre la metà dei casi considerati e devo aggiungere che molto spesso nel medesimo giorno partivano più navi, di stazza diversa, inserendosi anche segmenti terrestri, che portavano alle estremità occidentali dell'isola, da dove Barcellona veniva raggiunta di sovente in giornata: da Andraitx, Soller, Pollensa e Alcudia. In alcuni mesi sfavorevoli le lettere hanno indugiato persino 14 giorni prima di prendere il mare; ma possiamo ben concludere che l'isola, con tutti i suoi attributi del maggiore nodo di smistamento, era felicemente unita al continente.

7. BARCELLONA. — Il più folto numero dei dati riflettente Barcellona (78.870, la seconda entità dopo quelle registrate per Firenze e Pisa) ci riporta a 37 collegamenti, alcuni dei quali dagli intervalli più assortiti. Il « giro » comincia dal cuore dell'Aragona: poi esso ci porta al Mare del Nord e ridiscende a Perpignano, per seguire la traccia longitudinale fino a Venezia, da cui a zig-zag lungo la Penisola italiana e le Isole; quindi, un addentramento bicuspidale ad est (fino a Tana e Damasco), per ritornare all'Iberia meridionale, toccando la sponda africana.

1. Saragozza	27	3	5	3	8	24	4	7	9
2. Huesca	9	3	6	4	11	22			
3. Londra	234	20	24	27	33	44			
4. Bruges	3.135	11	22	23	24	48	4	1-8	10
5. Parigi	1.373	10	17	20	22	48	4	7	10
6. Lione	41	8	12	18	21	34			
7. Perpignano	1.430	1	4	3	5	13	1	2	4
8. Montpellier	5.376	4	5	6	7	15	1	2	4
9. Marsiglia	1.100	4	10	13	17	21	4	7	8
10. Avignone	3.617	5	9	8	10	40	2	1	3

11. Alessandria d. Paglia	37	8	11	12	16	21			
12. Milano	502	10	14	18	19	29	2	3	5
13. Venezia	4.590	11	22	21	26	68	1	3	4
14. Ancona	34	25	35	34	47	86			
15. Bologna	548	12	20	22	27	54			
16. Genova	8.696	3	18	17	24	56	2	1	3
17. Pisa	6.069	4	12	22	27	67	2	1	3
18. Firenze	15.790	5	16	23	29	56	2	1	5
19. Roma	1.351	24	28	30	43	54			
20. Gaeta	71	12	23	30	34	63			
21. Napoli	436	17	26	33	38	68			
22. Palermo	148	5	22	33	36	76			
23. Trapani	32	8	14	28	35	61			
24. Alghero	17	3	5	10	14	40			
25. Cagliari	21	6	8	12	18	32			
26. Tana	13	48	53	60	74	118			
27. Costantinopoli	21	37	38	41	49	92			
28. Rodi	12	32	37	43	54	68			
29. Beirut	26	38	10	52	60	98			
30. Damasco	12	31	37	58	69	119			
31. Alessandria d'Èg.	38	14	18	35	36	144			
32. Tunisi	59	10	12	15	20	39			
33. Maiorca	10.830	1	3	2	4	20	2	1	3
34. Valenza	12.867	1	3	13	6	20	2	1	3
35. Malaga	73	6	8	5	16	33			
36. Siviglia	24	10	12	15	20	41			
37. Lisbona	31	10	18	24	29	79			

Dalle principali città aragonesi i corrieri postali erano felicemente collegati allo sbocco mediterraneo (che talvolta era raggiunto via Ebro).

I dati centrali dei collegamenti con Parigi e Bruges (e Londra) rappresentano i risultati dell'impiego delle « scarselle », la cui efficienza ci viene rafforzata dalla cognizione della consistenza dei valori modali, i quali assorbono i 4/5 circa delle frequenze totali.

La successione delle « mode » (come in gran parte anche delle altre misure) da Perpignano a Firenze (escludendo la particolare deviazione di Marsiglia) indica la formazione, tappa per tappa, di quella che è stata la durata verso i cardini di Alessandria e Milano, dai quali si sono compiute le derivazioni di Genova, Pisa, Venezia e Firenze, che in realtà portavano fino ad Ancona, Roma e Napoli. Nei valori modali collaterali si avverte qualche sobbalzo, che è dovuto all'intromissione di segmenti marittimi e fluviali, i quali — è risaputo — potevano provocare abbassamenti o rialzi dei tempi, più o meno considerevoli.

Anche se ne ho già fatto cenno, riprenderò il caso di Venezia, completandolo, con l'enunciare le molteplici strade battute dai mazzi di lettere:

1) tutta terra fino ad Alessandria, da cui per acqua (Tanaro, Po e mare);

2) tutta terra fino a Milano, da cui ancora tutta terra o per vie miste imperniate su Lodi (per l'Adda), il Po e il mare, oppure imboccando il Po a Cremona;

3) tutta terra fino a Piacenza, da cui per il Po e mare;

4) tratti marittimi per Genova o per Porto Pisano, dai quali i corrieri erano molto frequenti sino a Milano e Firenze, rispettivamente, e realizzando con prontezza la prosecuzione terrestre o mista. I *records* di Genova e Pisa — di 3-4 giorni, dovuti alle navi che riuscivano a « volare » — hanno determinato i primati connessi con Alessandria, Milano, Venezia, Bologna e Firenze.

L'attraversamento mediterraneo da Gaeta a Maiorca era piuttosto sollecito e si poteva contare su una durata normale attorno al mese; più celeri ancora i rapporti con gli estremi nord e sud della Sardegna. I frequenti viaggi dei convogli barcellonesi verso est ci permettono di accogliere con attendibilità una « dimensione » persistentemente al disotto dei 50 giorni; quanto alla Tana, nella maggior parte dei casi si tratta di servizi misti disimpegnati da navi genovesi sino a Gaeta, Porto Pisano o Palermo.

Per brevità, non dedico una tabella a Valenza, alla quale pur sempre si riferiscono circa 50.000 dati: essa, infatti, presenta dei caratteri simili a quelli accertati per Maiorca, quanto ai rapporti via mare, e a quelli di Barcellona, per i rapporti verso nord e est, che egualmente possono avere avuto principio per mare (quando si utilizzavano le navi destinate al Golfo del Leone ed a Genova e Pisa). Allorché da Valenza si faceva capo a Barcellona, per l'innesto nelle meravigliose « scarselle », i valori sono da intendere aumentati — lo si comprende facilmente — di 5 giorni in media.

La maggiore novità valenciana è quella delle misure cronologiche dei servizi con Siviglia (spesso disimpegnati dalla scarsella genovese) e con Lisbona, dato che in Valenza avveniva la congiunzione con gli itinerari terrestri e marittimi: ebbene, in entrambi i casi di sovente bastavano 18 giorni a compiere un così lungo tragitto, toccando però i minimi di 11 e 9, realizzati più spesso (come altre misure moderate) con il mezzo navale.

Del caposaldo di Valenza sono interessanti i rapporti con la Barberia, i quali però rappresentano appena il 20% del totale, data la parte del leone che faceva Maiorca (indagata abbondantemente al riguardo).

Analogamente, ho tralasciato Perpignano e Montpellier; quest'ultima, soprattutto, molto importante, sia perché ivi si compiva lo sdoppiamento (nel senso ascendente) verso il nord e verso l'Italia, a meno che non avvenisse ad Avignone; sia perché si attuava l'inserimento — nel suo porto di Aigues Mortes, come in quello di Marsiglia — delle molte correnti che risalivano da ogni angolo del Mediterraneo.

In special modo, bisogna conoscere per un giudizio sulla validità di alcune durate minime nei rapporti con Genova e Pisa (dal gran numero di derivazioni), alcuni servizi marittimi che hanno fatto capo a Aigues Mortes: ho menzionato (parlando di Maiorca) il limite di 3 giorni per Porto Pisano; aggiungo che tale espressione trova conferma nella durata, ancora più contenuta, di 2 giorni appena nell'allacciamento con Piombino, che spesso fungeva da porto di ripiegamento per Firenze (44); similmente è avvenuto fra Marsiglia e Motrone (45).

Succintamente dirò che i dati rilevati per Valenza e Montpellier sostengono fortemente quelli di Maiorca-Barcellona e quelli di Avignone.

8. AVIGNONE. — Ancora il criterio di dare risalto centrale alla dorsale latitudinale ha ispirato la disposizione nella tabella di queste 19 località unite ad Avignone, cui appartengono 25.117 dati.

1. Londra	271	14	15	16	20	42			
2. Bruges	177	9	13	10	18	21			
3. Parigi	624	5	8	9	16	26			
4. Lione	202	2	4	5	8	16			
5. Ginevra	17	2	5	4	6	15			
6. Maiorca	1.984	4	8	10	15	33	2	1	5
7. Valenza	1.801	7	15	13	17	48	2	1-8	6
8. Barcellona	3.617	5	9	8	10	40	2	1	3
9. Perpignano	485	4	7	11	14	27			
10. Montpellier	1.478	1	2	1	3	6			
11. Marsiglia	624	1	3	2	6	9			
12. Alessandria d. Paglia	19	2	5	6	14	29			
13. Milano	635	3	6	8	16	30			

(44) Si tratta delle due navi catalane di Nicolao Pugialt e Bernart Sarover: A.D.P., n. 673, lett. 3 sett. 1404, della Comp. di Giovanni e Ibo di Tommaso, da Piombino, alla Comp. Datini di Firenze.

(45) Questo primato è dovuto alla spinazza del marsigliese Lois Giuffrè: A.D.P., n. 791, lett. 10 ago. 1398, da Giovanni di Domenico di Cambio, da Portovenere, alla Comp. Datini di Genova. Tre anni dopo la stessa nave stabiliva un'ulteriore *record*, andando in sole 30 ore da Porto Pisano a Marsiglia: A.D.P., n. 533, lett. 29 nov. 1401, dalla Comp. di Antonio e Benedetto Bocci, da Montpellier, alla Comp. Datini di Pisa.

14. Venezia	397	8	11	16	19	37			
15. Genova	3.020	3	10	9	11	31	5	1	7
16. Pisa	3.093	4	10	14	16	49	5	1	6
17. Firenze	5.721	6	16	14	19	50	2	1	3
18. Roma	492	8	13	17	21	24			
19. Napoli	460	10	17	22	25	49			

L'attraversamento del continente europeo nel tratto più ridotto e meno disagiata, da Bruges ad Avignone, era dunque superato normalmente in 10 giorni soltanto, che si dimezzano partendo da Lione (46). Ma, seppure in via eccezionale, da Bruges si è riusciti a penetrare maggiormente nel Mediterraneo, a Maiorca, mediante il periplo iberico.

Anche da Avignone tutte le città dei nn. 12-18 hanno beneficiato di alcuni viaggi marittimi particolarmente rapidi, che ho già richiamato.

Quanto al ritmo delle partenze (il quale pure vale sempre anche per il senso inverso) la persistenza dell'intervallo di appena 1 giorno indica l'importanza di questo crocevia e l'attrazione che esso esercitava.

Ritengo non superfluo riportare i tempi accertati dal Renouard per i « corrieri pontifici » (che si irradiavano da Avignone, appunto), seguendo l'ordine della tabella:

Bruges	8	Valenza	10	Firenze	12-14
Parigi	5-6	Venezia	13	Napoli	12-14
Lione	2				

Premesso che per Firenze è ricordato un minimo di 10 giorni, si constata, nel confronto con la nostra « moda », una maggiore rapidità nei servizi pontifici, anche se i nostri minimi appaiono molto più bassi. Lo stesso A. ricollega a ciascun itinerario il prezzo — invero piuttosto elevato — che è stato richiesto da tanta sollecitudine (47). Senza scendere nei dettagli di questo lato economico del problema, ricorderò che la scarsella Barcellona-Genova, ben più lunga del servizio papale da Avignone a Valenza, dal prezzo di 16 fiorini, richiedeva, per l'andata e il ritorno, 18 fiorini e trasportava non soltanto la posta ufficiale, ma era aperta a tutti e poteva raccogliere sino a 30 mazzi di lettere (48). Pertanto, nei decenni successivi

(46) Non si conoscono dati sicuri per gli analoghi allacciamenti Perpignano-Bordeaux e Barcellona-Bilbao.

(47) Y. RENOARD, *op. cit.*, p. 29.

(48) Specialmente nell'A.D.P., troviamo molti estratti-conto che offrono l'elenco dei carichi complessivi di tali servizi, richiamando di ciascuno la coppia mittente-destinatario. I mazzi potevano comprendere fino a 4-5 lettere. Cfr., ad es., l'estrat-

alla situazione delle poste pontifice, seppure a discapito della velocità (ma con molta relatività), le tariffe erano diminuite in misura considerevole (49): e ciò, ancor più si constata quando avanziamo nel Quattrocento, avendo il modo di ricorrere a quella sorta di abbonamenti, per singole linee o addirittura per una pluralità, come ci insegnano i conti accesi al « maestro » Antonio del Vantaggio.

9. MILANO. — Anche per questa sede, considerate ad apertura le città nordiche, si succedono ai nostri occhi quelle della trasversale Barcellona-Venezia, con le sue derivazioni agli estremi e al centro. I casi esaminati sono soltanto 9.029; ma tutti molto eloquenti. L'influenza (che dilata l'intervallo di variabilità) dell'intervento del mezzo navale è qui moderatissima e si esercita appena nei rapporti con Londra (breve tratto iniziale) e con Napoli (andandovi talvolta da Genova o da Pisa).

1. Londra	131	19	25	26	36	51			
2. Bruges	241	12	19	22	23	39			
3. Parigi	314	7	12	16	17	39			
4. Lione	36	4	7	10	13	24			
5. Ginevra	71	3	6	8	12	27			
6. Maiorca	294	14	20	19	27	48			
7. Valenza	241	14	19	20	28	43	3	4	5
8. Barcellona	502	10	14	18	19	28	2	3	5
9. Perpignano	157	7	9	13	19	32			
10. Montpellier	409	4	8	11	17	32			
11. Avignone	635	3	6	8	16	30			
12. Alessandria d. Paglia	31	1	3	2	5	11			
13. Genova	1.032	1	4	3	5	15	2	1	3
14. Venezia	416	3	3	4	7	17	2	3	7
15. Ferrara	34	2	4	5	8	16			
16. Bologna	247	2	3	4	7	18			
17. Firenze	1.097	2	4	6	12	19	2	1	7
18. Pisa	1.509	3	9	7	11	17			
19. Roma	731	7	10	11	14	21	3	2	7
20. Napoli	901	8	12	16	18	39	4	3	7

L'articolazione Milano-Firenze-Napoli, con il grande progresso verificatosi dopo il 1450 — attraverso l'opera di Antonio del Vantaggio e

to-conto del 31 marzo 1406, nel mio vol. *Documenti per la Storia economica, ecc.*, cit., p. 284.

(49) Il RENOARD, *op. cit.*, p. 29, conclude, a questo proposito del combinato concorso di rapidità e costo del servizio, che i dati relativi ci riportano al « dilemme qui explique l'inorganization des postes pontificales au XIV^e siècle: ou la rapidité et la ruine ou la gratuité et la lenteur ».

dell'organimo « poste di Milano » — presenta delle « mode » piuttosto basse ed esse sono sostenute molto da vicino dagli altri valori collaterali, le cui grandezze intermedie accolgono quasi il 90 % delle frequenze totali. Si aggiunga il ritmo, che si fonda sulle immancabili partenze settimanali e su molte altre, che fra esse si inseriscono, fino ad apparire più numerose; spesso due misure consecutive sono i complementi di 7 (1 + 6, 2 + 5, 3 + 4), in modo da non prescindere mai dal giorno fisso. Quest'ultimo è, nella stragrande maggioranza dei casi (comprendendo il ramo Firenze-Venezia), il sabato e lo ritroviamo — nei due sensi, ovviamente — per tutto il secolo e più della mia indagine. In quel giorno, immancabilmente, muovevano da Firenze i corrieri regolari per almeno 5 città: Milano, Venezia, Genova, Pisa e Roma-Napoli, mentre da Milano a Venezia era stabilita la domenica (50).

Nelle partenze o arrivi (naturalmente, su Milano), oltre il tronco di Avignone, aveva grande rilievo quello su Genova, da cui la prosecuzione avveniva per via marittima, per tutte le località comprese tra Maiorca-Valenza e Napoli; a maggior ragione, ciò si verificava per gli istradamenti più lontani.

10. VENEZIA. — La Serenissima si presenta con un quadro dovizioso di dati, forniti da 27.236 casi osservati, per 37 città: di contro, rispettivamente, alle misure di 9.614 e 35 offerte dallo studio del Sardella (51); dei luoghi medesimi, 18 sono in comune e la presenza dei restanti esclusivamente nell'uno o nell'altro elenco è giustificabile (52).

(50) « Lettere di qui a Vinegia fate conto che ogni domenica ci va per regola 1 fante »: A.D.P., n. 531, 26 sett. 1395, da Tommaso di ser Giovanni, da Milano, alla Comp. Datini di Pisa.

(51) P. SARDELLA, *op. cit.*, pp. 56-57.

(52) Ad es., nel mio prospetto non figurano Burgos (perché nel 400 non era ancora emersa possentemente), Norimberga e Augusta, che pure sono espressioni rilevanti del secolo posteriore: in quello del Sardella mancano in gran numero i Paesi dell'est, pur trattandosi di una fonte veneziana (ed io ho raccolto i dati massimamente nell'*Arch. St. di Venezia*), poi i luoghi vicini ed, infine, tutti quelli del Golfo del Leone fino a Maiorca e con le città relativamente internate di Montpellier ed Avignone, dalle quali ormai i veneziani si erano ritirati, come pure era accaduto per i loro stanziamenti di Siviglia e Tunisi; né vi rinveniamo Ginevra, perché le sue fiere erano ormai spente, ed al posto di Bruges troviamo Anversa.

1. Londra	529	19	28	33	36	92			
2. Bruges	494	14	24	26	29	84			
3. Parigi	369	9	14	20	21	32			
4. Lione	29	7	12	11	17	41			
5. Ginevra	15	6	11	12	16	28			
6. Maiorca	2.043	18	21	24	31	72	2	7	5
7. Valenza	2.280	16	24	22	30	69	1	7	6
8. Barcellona	4.590	11	22	21	26	68	1	7	5
9. Montpellier	261	9	13	18	24	48			
10. Avignone	397	8	11	16	19	37			
11. Alessandria d. Paglia	27	4	5	6	8	19			
12. Milano	416	3	3	4	7	17	3	7	4
13. Budapest	13	12	14	15	21	33			
14. Padova	231	0	2	1	3	5			
15. Ferrara	207	0	2	1	3	6			
16. Bologna	698	1	3	4	5	17	2	7	5
17. Firenze	7.189	2	5	6	7	18	1	7	5
18. Ancona	69	1	5	4	8	28			
19. Ragusa	112	3	7	10	9	32	3	4	5
20. Corone e Modone	151	8	14	16	19	32			
21. Candia	37	11	20	24	32	47			
22. Costantinopoli	493	16	34	38	46	92	4	6	8
23. Tana	16	41	49	60	72	166			
24. Rodi	81	19	24	29	40	63			
25. Nicosia	25	28	32	40	58	81			
26. Damasco	322	24	35	44	60	108			
27. Beirut	32	22	34	39	48	97			
28. Acri	58	28	32	33	47	98			
29. Giaffa	30	20	32	35	50	92			
30. Alessandria d'Eg.	294	27	32	38	52	112			
31. Tunisi	19	13	14	19	28	57			
32. Siviglia	19	28	39	44	50	78			
33. Genova	1.756	6	7	15	17	27	5	7	6
34. Pisa	2.250	4	7	8	9	21	4	5	7
35. Roma	817	6	9	10	14	39	2	4	7
36. Napoli	648	7	13	15	16	44			
37. Palermo	237	10	17	16	21	42			

Questo quadro ci riporta alla distensione maggiore dei rapporti commerciali veneziani propria del '400 e indugia nei luoghi che allora più attraevano Venezia (mancano, però, nella mia tabella la Baviera e l'Austria). Vi ho incluso anche brevi percorsi, come quello di Padova affinché le nostre conoscenze sulle « dimensioni » di tal genere siano nutrite fino al particolare.

Alcuni tempi sono davvero bassi, tanto per le vie marittime (Ancona, Ragusa, Costantinopoli e i porticciuoli del Peloponneso), quanto per quelle terrestri (Ginevra-Lione-Parigi, Milano e Firenze). Fra questi ultimi, forse sono ancora più interessanti i servizi transpeninsulari imperniati su Genova e Pisa, dai quali i numerosi mazzi di lettere proseguivano imbarcandoli su nave.

Il Levante in generale non era, poi, tanto lontano, badando alle « mode » che lo riflettono. Ulteriore luce ci è offerta sulla « dimensione » comprendente la risposta (e interponendosi, quindi, l'indugio nei porti). Così, le galee di Beirut recavano sempre copiosa posta, che nel porto libanese si diffondeva tra Aleppo e Amman; qualche volta siamo informati con precisione sulle date estreme e su quelle intermedie: ad es., il principale convoglio del 1386 (composto da 5 unità), partito da Venezia il 26 agosto, vi era di ritorno il 21 novembre, dopo avere sostato a Beirut dall'1 al 18 ottobre; in meno di tre mesi erano stati disimpegnati molti servizi di « missive e responsive » (53).

Il confronto con le cifre « normali » offerte dal Sardella e le « mode » di questa tabella si risolve a vantaggio delle prime (le quali, dunque, segnano durate più ridotte), eccettuati Palermo, Ragusa e Lione; ma spesso i « nostri » minimi sono più bassi. Questa differente condizione si spiega con l'appartenenza del servizio veneziano all'ente pubblico; però i mercanti ed i privati dell'epoca anteriore potevano beneficiare di un ritmo ben più favorevole, almeno nei limiti della comparazione consentitami, per l'itinerario di Roma: i miei testi denunciano una moda, 4, contornata da 2 e 7 (quest'ultima era la partenza a giorno fisso, che costituiva una notevole prerogativa), mentre in quelli veneziani la moda è 5 ed i valori collaterali 4 e 6 (per essi la distanza di 2 giorni si presenta una volta appena, di contro a 35 dell'altro esemplare) (54).

11. GENOVA. — Anche per questa città disponiamo di un gran numero di dati (oltre 62.000), con rinvio a 35 irradiazioni, alcune delle quali giudicabili in maniera definitiva.

1. Londra	94	20	28	30	40	57			
2. Bruges	645	13	23	24	25	54			
3. Parigi	486	9	16	18	19	54			
4. Lione	138	5	9	12	15	30			
5. Maiorca	3.528	3	14	20	22	59	2	1	5
6. Valenza	6.638	4	24	27	25	56	2	1	3

(53) In A.D.P., n. 709, in 2 lett., del 28 ago. e 21 nov., da Zanobi Gaddi, da Venezia, alla Comp. Datini di Firenze, sono riportati tutti questi particolari: in tal modo provandoci come la lettera commerciale riferisca su numerosi altri servizi postali ben distinti da quello che essa ha utilizzato.

(54) Il SARDELLA, *op. cit.*, pp. 62-63, considera 91 casi, fra il 24 dic. 1502 ed il 9 nov. del 1503.

7. Barcellona	8.696	3	18	17	24	56	2	1	3
8. Perpignano	251	6	14	15	18	45	2	4	7
9. Montpellier	1.591	3	12	13	14	43	2	3	7
10. Marsiglia	628	2	9	8	22	29	5	3	8
11. Avignone	3.020	3	10	9	11	31	5	1	7
12. Alessandria d. Paglia	35	0	1	2	3	8	2	1	3
13. Milano	1.032	1	4	3	5	15	2	1	3
14. Venezia	1.756	6	13	15	17	27	1	2	7
15. Bologna	421	8	12	11	13	22	2	1	3
16. Firenze	17.092	2	5	6	7	42	2	1	3
17. Roma	1.224	2	14	18	17	38	3	4	7
18. Napoli	689	11	15	12	23	31			
19. Gaeta	218	8	11	12	20	37			
20. Pisa	13.500	0	3	4	5	16	2	1	3
21. Palermo	377	9	13	15	24	49			
22. Cagliari	17	6	10	9	16	29			
23. Calvi	20	2	4	5	8	21			
24. Tana	14	44	52	58	70	149			
25. Costantinopoli	43	25	36	41	48	86			
26. Beirut	43	32	41	47	52	85			
27. Alessandria d'Eg.	51	22	43	46	53	93			
28. Famagosta	27	28	33	44	45	87			
29. Rodi	11	28	34	40	58	91			
30. Scio	9	21	38	40	46	72			
31. Tunisi	36	8	14	17	22	58			
32. Malaga	27	13	18	21	27	38			
33. Cadice	11	16	23	29	32	42			
34. Siviglia	17	14	24	28	34	40			
35. Lisbona	19	20	34	32	39	88			

Occupandoci del nord, incontriamo delle misure promanate da una leggera dilatazione di quelle viste per Milano, giacché questo era il punto su cui confluivano tutte le relazioni epistolari, salvo per la rarissima via marittima. Per i rapporti con le regioni dalla Catalogna ad Avignone si ripete la situazione, vista più volte, del profondo solco tracciato dalle scarselle (con l'eccellente « moda » per Barcellona) e dei consueti minimi stabiliti dalle navi. Il collegamento marittimo più importante per Genova e per Pisa, fra le stesse città poteva essere realizzato da mattina a sera (da cui, la durata *zero* come in altre occasioni). Per essere breve, tralascio la comparazione fra i vari itinerari ed i diversi mezzi, che sono numerosi, soprattutto nei rapporti con la Catalogna. In tema di scarsella, per sottolinearne la regolarità, dirò che nella seriazione delle durate — astraendo dai dati concernenti gli altri mezzi — la cuspide che ha per vertice 17 e a base i numeri adiacenti (16 e 18) assorbe più del 75 % del totale delle frequenze.

Il ritmo favorevole è molto evidente e devo aggiungere che si nota la persistenza del 7, anche se tale valore è rimasto fuori del quadro.

12. PISA. — 94.260 rilievi afferenti a Pisa danno alimento alle cognizioni su ben 42 città alla medesima collegate, seppure molte di esse abbiano raccolto dati inferiori alla quarantina (e, tuttavia, in buona dose espressivi). L'ordine di successione delle città contemplate si fonda su questi aggruppamenti: il solito nord; ancora la longitudinale da Barcellona (cominciando da Maiorca e Valenza) su Venezia; una diagonale Venezia-Napoli; una risalita tirrenica; le tre isole maggiori il versante adriatico e, dal n. 33, una articolata traversata del Mediterraneo, da Tana all'Atlantico (peraltro, già rientrate nei servigi con il Mare del Nord realizzati mediante nave).

1. Londra	437	23	27	32	36	54			
2. Bruges	616	13	26	25	30	67			
3. Parigi	819	11	14	20	21	54			
4. Lione	128	7	10	14	20	41			
5. Ginevra	234	7	12	18	20	40			
6. Maiorca	3.275	3	11	19	24	50			
7. Valenza	1.974	4	15	24	23	54			
8. Barcellona	6.069	4	12	22	27	67	2	1	7
9. Perpignano	138	8	12	17	18	53			
10. Montpellier	2.863	4	12	15	21	47			
11. Marsiglia	470	1	5	11	15	27			
12. Avignone	3.093	4	10	14	16	49			
13. Milano	1.509	3	9	7	11	17			
14. Parma	432	3	6	7	8	15			
15. Venezia	2.250	4	7	8	9	21			
16. Ferrara	422	4	5	7	8	14			
17. Bologna	3.684	3	4	6	7	14			
18. Firenze	45.383	0	1	2	3	10	0	1	2
19. Roma	1.866	1	5	8	10	22			
20. Napoli	1.912	5	7	14	17	26			
21. Gaeta	243	3	4	6	7	23			
22. Talamone	37	0	1	3	2	12			
23. Piombino	114	0	1	2	4	8			
24. Genova	13.500	0	3	4	5	16	2	1	3
25. Agrigento	35	7	12	15	18	37			
26. Sciacca	41	4	6	11	15	48			
27. Trapani	64	6	8	12	13	41			
28. Palermo	809	4	11	15	23	39			
29. Cagliari	70	3	6	9	14	68			
30. Bonifacio	21	1	4	5	11	33			
31. Perugia	1.379	3	5	7	10	13	1	2	5
32. Ancona	28	8	10	11	15	29			
33. Tana	22	42	52	67	70	161			
34. Costantinopoli	37	23	33	42	50	102			
35. Beirut	44	22	34	38	50	90			
36. Alessandria d'Eg.	43	20	32	40	51	90			
37. Candia	22	15	23	30	42	82			
38. Tunisi	47	7	12	14	21	43			
39. Malaga	25	11	17	22	29	48			

40. Siviglia	39	14	19	26	32	69	
41. Lisbona	27	18	29	31	37	106	
42. Madera	39	15	34	37	45	69	

Molte dimensioni ricalcano quelle emerse per Genova; ma io insisto nell'obiettivo di sbizzare la fisionomia per tali aspetti dei luoghi principali.

L'informazione epistolare da Pisa raggiungeva ogni lembo della superficie di questa indagine: e ciò, tanto più, essendo essa collegata intensamente con i nodi maggiori (Barcellona, Avignone, Milano, Venezia, Bologna, Genova, Firenze, Roma e Napoli), attraverso cui la diffusione era prontamente e sicuramente attuata in maniera finanche capillare.

Lo zero che si riscontra nella comunicazione terrestre con Firenze e marittima con Talamone, Piombino e Genova, si ritrova per la prima ed unica volta — anche nella considerazione del ritmo: con il significato che erano numerosissime le partenze verificantisi nella stessa giornata (e preciserò, avvicinando molto l'intervallo di 1 giorno, che è la « moda »).

Fra le novità, oltre alla Corsica e le più numerose località siciliane, notiamo Madera, che qualche volta era allacciata a Pisa senza scalo, definendosi il notevole *record* di 15 giorni. Anche nei rapporti con Roma il lungo tragitto è stato superato in tre occasioni in una giornata di navigazione che comprendeva il segmento tiberino fino a Ripetta.

13. FIRENZE. — Per questo annodo disponiamo di misure in copia maggiore, perché le aziende che vi dimoravano, scrivendo e ricevendo numerose lettere (si ricordi che molte erano di grandi dimensioni), hanno determinato dati ben più abbondanti: di cui 131.388 hanno portato ai valori segnaletici sotto esposti.

1. Londra	751	24	29	30	37	59				
2. Bruges	1.519	14	26	27	33	59				
3. Anversa	17	13	24	30	35	55				
4. Parigi	971	10	15	21	22	46				
5. Lione	611	7	11	16	19	25				
6. Basilea	12	10	12	14	19	39				
7. Ginevra	73	7	9	15	21	31				
8. Budapest	7	20	36	42	52	71				
9. Valladolid	17	15	25	33	41	68				
10. Maiorca	7.270	4	17	22	23	62				
11. Valenza	7.371	5	18	26	32	50				
12. Barcellona	15.790	5	16	23	29	56		2	1	3
13. Perpignano	111	12	14	19	21	54				
14. Montpellier	602	5	17	12	20	47				
15. Avignone	5.721	6	16	14	19	50				
16. Milano	1.097	2	4	6	12	19				

17. Mantova	94	3	4	5	7	12			
18. Verona	67	5	5	6	8	23			
19. Venezia	7.189	2	5	6	7	18	1	7	5
20. Padova	113	3	4	6	5	19			
21. Ferrara	538	1	3	4	5	16			
22. Bologna	4.981	0	3	2	4	12			
23. Rimini	117	5	7	8	9	18			
24. Urbino	47	2	3	4	7	15			
25. Perugia	1.319	2	4	3	5	18	2	1	3
26. Ancona	147	7	8	9	12	27	4	7	10
27. Ragusa	323	10	14	19	18	41	3	6	9
28. Aquila	206	5	7	9	11	24			
29. Trani	42	9	11	12	17	27			
30. Viterbo	27	1	3	5	6	20			
31. Roma	3.348	2	6	5	7	27	2	7	3
32. Palermo	791	5	25	19	28	45			
33. Napoli	4.833	3	10	12	11	42	1	7	3
34. Gaeta	309	4	7	10	13	34			
35. Talamone	129	2	5	7	9	20			
36. Piombino	678	1	3	4	5	14			
37. Pisa	45.383	0	1	2	3	10	2	1	4
38. Pietrasanta	1.571	0	1	2	4	11			
39. Portovenere	38	0	3	2	5	8			
40. Genova	17.092	2	5	6	7	42	2	1	3
41. Cagliari	27	6	9	15	17	74			
42. Costantinopoli	39	28	33	45	48	114			

Le località si susseguono dando la precedenza abituale a quelle del nord; poi, la serie longitudinale; infine, a parte le articolazioni interne e quelle insulari, ho tenuto riunire le basi adriatiche, o relativamente tali (indicate con nn. 19-29), e quelle tirreniche (nn. 31-40).

Il commento lo limiterò proprio al particolare dei tempi che Firenze impiegava per raggiungere l'ambitissimo mare, dove si svolgeva la gran massa dei suoi atti mercantili (ed anche assicurativi, senza dire dei cospicui noleggi di navi). Essa perveniva all'Adriatico, di norma, in 6, 8, 9 giorni (a Venezia, Rimini e Ancona; e potremmo metterci anche Trani, con 12 gg.); il Tirreno era ben più vicino, essendo i tempi contenuti — dopo quello di 2 gg. per Pisa — in 7 e 6 giorni, per gli scali compresi fra Talamone e Genova (ho lasciato in disparte Roma, Palermo, Napoli e Gaeta).

In tema di ritmo è interessante una analisi per Napoli, la quale ci porta a concludere che gli intervalli minori di 7 giorni si presentano con dati pressoché concordanti per le coppie di giorni che, sommati, riproducono 7 (55). In tal modo, la partenza del sabato era immancabile e nell'inter-

(55) Ciò si appura in maniera definitiva per gli anni 1473-1481 e si ripete per lo stesso periodo, che è una delle maggiori concentrazioni di casi rilevati, anche per Firenze-Roma.

vallo settimanale fiorivano anche le partenze indipendenti da quella specie di « equazione » legata con la misura 7.

14. ROMA. — Con l'utilizzazione di 17.260 frequenze mi sono provato a fare luce sulle distanze epistolari dal punto geograficamente centrale del Mediterraneo, rimanendo sempre nel medesimo con tendenza occidentale, senza trascurare i soliti luoghi nordici, dai quali si passa direttamente ad Avignone.

1. Londra	335	25	30	34	42	70			
2. Bruges	533	20	27	31	36	59			
3. Parigi	383	13	20	26	29	49			
4. Lione	217	9	15	17	24	33			
5. Avignone	492	8	13	17	21	24			
6. Milano	731	7	10	11	14	21			
7. Venezia	817	6	9	10	14	39			
8. Bologna	597	6	7	10	12	20			
9. Firenze	3.348	2	6	5	7	27	2	1	3
10. Napoli	3.071	2	5	4	6	20	2	3-4	7
11. Palermo	518	4	12	16	24	42			
12. Pisa	1.866	1	5	8	10	22	1	4	3
13. Genova	1.224	2	14	18	17	38	1	3	4
14. Barcellona	1.351	24	28	30	43	54			
15. Valenza	1.164	24	29	32	40	57			
16. Maiorca	613	15	18	28	40	62			

Questi dati, a differenza di quelli delle altre città, sono distribuiti uniformemente nei 120 anni di mia osservazione. Come essi indicano chiaramente — e tanto più collegandoci agli altri incentrati su Firenze —, la cerniera delle connessioni epistolari romane era rappresentata soprattutto dalla funzione disimpegnata da Firenze, con la ovvia eccezione dell'Italia meridionale; per le località iberiche, era importante il ruolo esercitato da Pisa, via mare e via terra. Questo nodo era il maggiore concorrente di Firenze, in tal senso, in ispecie quando veniva decisa la prosecuzione marittima. Le strade che portavano a Roma erano svariatissime e tutte hanno offerto i loro dati di durate a questa tabella, restando, però, la supremazia a quelle interne, a meno che non si fosse trattato di sfruttare un « uccello » da Genova o da Pisa, per le partenze da Milano e Firenze. Quanto al sud, era Napoli ad agire in maniera anloga, con allacciamenti rapidi, intensi e sicuri.

Riguardo al ritmo, esso è molto sostenuto con le 4 città dianzi ricordate e con i proseguimenti che dalle medesime muovevano. Per Firenze e Napoli menzionerò il termine fisso di 7 giorni (anche se per la prima non

figura nel quadro), ma più ripetutamente esso si fonda sugli intervalli minori.

15. NAPOLI. — Le vicende postali riflettenti Napoli sono ricostruite, in netta prevalenza, mediante dati quattrocenteschi, quando la città era animata da grosse società fiorentine e da apprezzabili operatori forestieri, oltre che i locali Cuomo e Coppola; ma è superfluo ripetere che i servizi erano dominati dai fiorentini. Ho avuto modo di impiegare 20.405 dati, che hanno portato a spaziare sul più alto numero di località, rappresentandole con questi valori segnaletici.

1. Londra	348	27	32	39	54	75			
2. Bruges	511	24	30	35	42	68			
3. Anversa	21	23	28	34	44	59			
4. Parigi	569	16	25	29	34	53			
5. Lione	479	10	20	26	30	46			
6. Ginevra	115	12	18	24	27	37			
7. Montpellier	263	9	16	20	24	37			
8. Avignone	460	10	17	22	25	49			
9. Milano	901	8	12	16	18	39			
10. Venezia	648	7	13	15	16	44			
11. Budapest	24	14	21	27	32	48			
12. Ferrara	252	6	10	14	17	24			
13. Bologna	487	6	9	15	16	20			
14. Urbino	117	3	10	13	17	25			
15. Ancona	77	2	10	7	16	21			
16. Ragusa	27	9	15	20	18	43			
17. Aquila	370	3	4	5	7	19			
18. Sulmona	92	2	3	5	4	23			
19. San Severo	17	2	4	7	10	18			
20. Foggia	35	3	5	6	7	17			
21. Barletta	232	2	3	4	5	11			
22. Trani	202	1	5	4	6	13			
23. Bari	73	4	6	7	9	16			
24. Lecce	378	4	4	6	5	21			
25. Costantinopoli	47	18	28	35	42	68			
26. Rodi	12	21	30	39	41	74			
27. Cosenza	193	4	7	9	8	28			
28. Crotone	17	5	7	6	9	29			
29. Siracusa	42	4	7	9	12	27			
30. Catania	37	5	6	10	11	24			
31. Messina	58	4	6	8	10	26			
32. Palermo	661	1	4	6	7	32			
33. Trapani	73	4	7	9	14	35			
34. Gaeta	193	0	1	2	4	9			
35. Roma	3.071	2	5	4	6	20	2	3-4	7
36. Cagliari	43	7	10	14	18	41			
37. Firenze	4.833	3	10	12	11	42	2	3-5	8
38. Pisa	1.912	5	7	14	17	26			
39. Genova	689	11	15	12	23	31			
40. Barcellona	436	17	26	33	38	68			

41. Valenza	1.073	22	27	35	39	52	
42. Maiorca	302	15	20	27	38	68	
43. Lisbona	15	28	36	40	43	71	

Come spesso abbiamo riscontrato, ogni tabella annovera peculiarità connesse con la posizione e funzione del caposaldo indagato: qui, i rapporti con numerose località del Regno napoletano, scendendo dagli Abruzzi alle Puglie e passando in Calabria (finora mai incontrata) è, quindi, in Sicilia. Ma si spazia pure — e piuttosto considerevolmente — sui quattro estremi del Mare del Nord, di Budapest, dell'Egeo e di Lisbona. Quanto detto per Roma, a proposito delle sue relazioni con il nord, vale anche per Napoli, precisando che per raggiungere Venezia si evitava qualche volta la via di Firenze, seguendo quella del Tevere fino a Città di Castello, per Urbino e Rimini. La maggior parte delle comunicazioni con Pisa e Genova si svolgeva affidando i plichi alle « saettie » di Gaeta, della Riviera Ligure e della stessa Napoli.

16. PALERMO. — L'osservazione da Palermo è più ristretta: i 4.011 dati qui sfruttati mi hanno consentito di penetrare soltanto nei principali luoghi che si affacciano nell'arco costiero antistante, addentrandomi fino a Firenze ed a Venezia, la quale, però, è stata raggiunta per mare da 207 plichi su 237 riconosciuti (le altre volte il percorso era misto, con cambiamento di mezzo a Napoli, Roma, Pisa e Genova).

1. Maiorca	108	14	19	26	32	72				
2. Valenza	349	9	24	31	39	69				
3. Barcellona	148	5	22	33	36	76				
4. Marsiglia	13	10	14	16	19	39				
5. Genova	377	9	13	15	24	49				
6. Pisa	809	4	11	15	23	39				
7. Firenze	791	5	25	19	28	45				
8. Roma	518	4	12	16	24	42				
9. Napoli	661	1	4	6	7	32		3	5	6
10. Venezia	237	10	17	16	21	42				

Questo insieme di dati ci riporta, dunque, ai normali trasporti marittimi di cui apprezziamo, tuttavia, le durate moderate secondo la moda e i minimi piuttosto bassi; ma con l'inconveniente delle incertezze, non per il rischio di perdita dei carichi, ma per quello dei ritardi.

17. ANCONA. — Dopo Palermo continua l'esame di gruppi ristretti di città (e dei dati utilizzati); ma ho ritenuto conveniente di provarmi in un

giro di orizzonte da località molto rilevanti, per la loro posizione e per la loro funzione. Fra esse Ancona, collocata in mezzo all'Adriatico, per la quale disponiamo di 494 frequenze:

1. Venezia	69	1	5	4	8	28			
2. Ragusa	47	2	5	6	10	27			
3. Alessandria d'Eg.	12	30	31	35	50	102			
4. Firenze	147	7	8	9	12	27	4	7	10
5. Pisa	28	8	10	11	15	29			
6. Napoli	77	2	10	7	16	21			
7. Barcellona	54	25	35	34	47	86			
8. Valenza	22	28	34	38	46	93			
9. Maiorca	15	27	38	40	47	86			
10. Bruges	23	19	25	28	33	64			

Nonostante l'esiguità di questi elementi, si può saltare da Alessandria d'Egitto a Bruges. Salvo pochi viaggi (con navi anconetane, catalane e fiorentine), i collegamenti con Bruges sono realizzati via terra; meno frequentemente, ciò, per le destinazioni catalane. I valori concernenti Pisa danno un'altra idea delle dimensioni peninsulari, che si giudicano anche nella direzione sud, su Napoli.

18. RAGUSA. — Grazie al concorso di elementi reperiti nell'Archivio storico di tale città e dei carteggi dei mercanti fiorentini e pratesi in Dalmazia, fra il 1415-1432, ho potuto avvalermi di 805 dati, dai quali risultano chiaramente i rapporti di questa Repubblica con l'antistante sponda (e fino a Costantinopoli), con internamenti su Firenze e Napoli.

1. Venezia	112	3	7	10	9	32	3	4	5
2. Pesaro	64	3	5	7	10	29			
3. Ancona	47	2	5	6	10	27			
4. Firenze	323	10	14	19	18	41	3	6	9
5. Napoli	27	9	15	20	18	43			
6. San Severo	59	4	8	7	11	24			
7. Manfredonia	82	2	4	5	7	15			
8. Trani	54	2	7	6	12	21			
9. Costantinopoli	37	15	24	30	34	83			

In gran parte si tratta delle « dimensioni » adriatiche che possiedono significato per le connessioni di qualsiasi ordine, essendo intervenuto sempre il mezzo navale. Le Marche e la Puglia sono definite anche rispetto ad altre località — che ho dovuto escludere —, in maniera da rassodare i valori di quelle qui contemplate.

19. COSTANTINOPOLI. — Per far luce su questa base capitale, mi sono avvalso principalmente delle lettere dell'ambiente veneziano; ma esse indugiano di rado nel riferire sulle diverse vicende epistolari e trascurano spesso anche la propria, non indicando la data di arrivo. Con 797 frequenze ho dato corpo a questi valori segnaletici:

1. Ragusa	37	15	24	30	34	83	}	4	6	8
2. Venezia	493	16	34	38	46	92				
3. Siracusa	11	13	18	24	28	43				
4. Napoli	47	18	28	35	42	68				
5. Pisa	37	23	33	42	50	102				
6. Firenze	39	28	33	45	48	114				
7. Genova	43	25	36	41	48	86				
8. Barcellona	21	37	38	41	49	92				
9. Bruges	19	35	44	54	66	113				
10. Trebisonda	18	8	10	12	20	41				
11. Caffa	14	10	13	13	26	68				
12. Tana	18	14	15	16	34	79				

I riferimenti a 8 della 12 città sono già apparsi nei rispettivi gruppi: le novità si concentrano su Siracusa — con il profondo significato di indicare la dimensione latitudinale di mezzo Mediterraneo — e il Mar Nero. Poiché in questo mare si entrava da Costantinopoli, ne è senz'altro manifestata la misura principale (manca quella longitudinale): e, sommando queste misure ai tempi afferenti alle irradiazioni da Costantinopoli verso ovest — si devono aggiungere da 2 a 8 giorni di sosta nel Bosforo —, si compie l'innesto con l'intero Occidente. È considerevole la durata per Bruges di soli 44 giorni e che si ripete tre volte.

20. ALESSANDRIA D'EGITTO. — Per il grande mercato-porto che assommava i ricchi carichi delle carovane risalenti dal Mar Rosso e dal Persico, ho potuto disporre di 571 dati, metà dei quali, all'incirca, di origine veneziana.

1. Candia	14	8	10	16	27	48
2. Ancona	12	30	31	35	50	102
3. Venezia	294	27	32	38	52	112
4. Pisa	43	20	32	40	51	90
5. Genova	51	22	43	46	53	93
6. Marsiglia	31	28	29	32	39	78
7. Maiorca	37	16	21	32	41	102
8. Barcellona	38	14	18	35	36	144
9. Cadice	12	30	32	43	55	107
10. Bruges	39	42	48	60	72	137

Come già per Costantinopoli (ma non tenendo conto dell'adiacente Mar Nero), le località collegate sono tutte proiettate verso ovest: e poiché Alessandria era situata all'estremità di sud-est del grande Mare, questi valori segnalano le dimensioni in ogni senso del Mare stesso e fino a riconnettersi con Bruges. E si possono vedere alcune tappe intermedie: come quella di Candia, pressoché immancabile per i vari tragitti. Insomma, le distanze cronologiche riguardano tutte le angolazioni sulle direzioni mediterranee da Alessandria, fino al limite che stabilisce la dimensione maggiore del Mare stesso: il suo attraversamento oltre Gibilterra, a Cadice (seppure si entri nell'Atlantico). Potrebbero sembrare sproporzionate le durate verso Cadice e verso Genova; ma bisogna considerare che i dati di Cadice sono esigui e che il viaggio verso la Liguria annoverava molti scali (Famagosta, Candia, Messina, Napoli o Gaeta, Pisa), mentre per l'altro tragitto veniva fatto scalo quasi soltanto in Sicilia.

Dei *records* notevolissimi sono quelli registrati nell'attraversamento verso Maiorca e Barcellona, essendosi effettuata una sola sosta.

* * *

I dettagliati elementi fin qui forniti con riferimento ai 20 osservatori, rappresentati con altrettante tabelle, possono essere riuniti a seconda delle principali aree terrestri e marittime, come ho avuto modo di accennare: pervenendo ad una sintesi delle « dimensioni » di questo genere. Dal Mare del Nord al Mediterraneo la dimensione minima si incontra tra Bruges e Avignone, per la via certamente più scorrevole: si tratta appena di 10 giorni. Per raggiungere lo stesso mare nell'arco suo più settentrionale, a Venezia, tale tempo si moltiplicava per 26, sulla « moda », per molto meno sul minimo, che passa, infatti, da 9 a 14. Tutta la Penisola italiana, fino a Lecce, con tappa principale a Napoli, poteva essere percorsa in poco più di 40 giorni, con un minimo di 28.

Nel bacino Golfo del Leone-Alto Tirreno, tra Valenza (e Maiorca) e Pisa, si verifica un'intensissima rete di rapporti comuni, che integrava i metodici servizi postali terrestri, offrendo sino a 5-6 partenze giornaliere, dalle località principali; con ciò permettendo, altresì, di contenere in appena 4 giorni la « dimensione » maggiore, da Barcellona a Pisa (e con l'addentramento a Firenze, in appena 5 gg.). Scendendo più a sud, si compiva la traversata da Napoli a Valenza in 35 giorni normalmente (ma

molti sono i casi fra 22 e 27). Ulteriormente a sud, la dimensione di mezzo Mediterraneo, fra Palermo e Gibilterra, è ancora più ridotta, a gg. 18, perché vi operavano i grossi navigli genovesi (e meno, quelli veneziani) che andavano dal Levante al Mare del Nord.

In senso verticale, da Tunisi a Genova i plichi postali superavano la distanza in 17 giorni, mentre dall'Algeria e dal Marocco, con tappa a Maiorca, si perveniva a Marsiglia o ad Aigues Mortes anche in 15 giorni (da Algeri).

Rispetto al bacino mediterraneo orientale, la posta compiva una delle traversate più importanti fino alla partizione centrale, in Sicilia, giungendovi da Costantinopoli normalmente in 24 giorni ed eccezionalmente in 13. Nel ristretto ambito adriatico, i suoi legami latitudinali avvenivano di sovente in 4-6 giorni; quelli nel senso della lunghezza, da Venezia in Puglia, in 14 giorni (è uno dei tanti allacciamenti non messi nelle tabelle, per ragioni di brevità).

L'intero Mediterraneo era superabile in 43 giorni, abbiamo visto, da Alessandria a Cadice e all'incirca da Costantinopoli a Barcellona. Se sospingiamo l'attenzione anche nel Mar Nero, quei dati devono essere aumentati appena di 14-15 giorni. Infine, se il prolungamento si compie dal lato opposto, per Bruges, quei valori salgono, rispettivamente, a 60 e 54 gg. Il più lungo percorso da Tana a Bruges richiedeva 72 giorni. Ma per andare nel Mare del Nord i tragitti totalmente marittimi avevano una forte concorrenza in quelli misti: molti servizi postali, dopo aver fatto tappa a Venezia o Genova o Marsiglia, potevano seguire la ben più sollecita via terrestre.

Ho pure richiamato, nei commenti delle tabelle, le dimensioni degli attraversamenti orizzontali della Penisola: quello più lungo, Venezia-Avignone, che, nonostante il valico alpino, si mantiene facilmente nella dimensione di 16 giorni; valore, che si ripete all'incirca per l'attraversamento imperniato su Genova (sempre da Venezia) e che si dimezza, quando trattasi di andare a Pisa. Da quest'ultima ad Ancona erano sufficienti 11 giorni. Dell'Italia meridionale ho detto indugiando sul gruppo di Napoli, dove risaltano mode contenute fra 4 e 7 giorni (quest'ultima si ritrova anche per andare da Napoli ad Ancona).

Tutte queste « dimensioni » — secondo l'accento dato in principio — diventano ancora più eloquenti e ci impressionano favorevolmente assai più, quando ad esse abbiniamo la considerazione del ritmo delle partenze:

si può ben dire che sulle strade principali quasi ogni giorno si metteva in moto un corriere, un fante del procaccio, una scarsella, oltre ai servizi speciali « espressi »; e sempre con estrema regolarità, giacché nell'epoca i pericoli « umani » nelle vie interne erano pressoché eliminati, mentre le navi riuscivano a difendersi sempre meglio anche da quelli « divini ».

Il costo di questi servizi si era ridotto, ma restava pur sempre sensibile, se le grandi società fiorentine (come quelle degli Strozzi, dei Cambini, dei Salutati-Serristori) incontravano annualmente una spesa globale tra 50-60 fiorini, vale a dire, pari allo stipendio annuo di un ottimo dirigente. È da tener presente, tuttavia, che il numero dei plichi rientranti in tali intervalli di tempo era altissimo, dato che, mancando allora qualsiasi strumento di informazione, quasi tutto veniva trattato, riferito e conosciuto attraverso la corrispondenza; inoltre non dobbiamo dimenticare — scendendo alle persone fuori della cerchia aziendale — che le « lettere di compagnia » ne traevano seco numerose altre di persone qualsiasi (oltre che dei propri dipendenti).

La rete della corrispondenza, ricostruita così ampiamente nel suo funzionamento — sempre stando dappresso a coloro che l'hanno concretata in maniera sagace e sostenuta con tanta intensità —, è la riprova eloquente come in ogni ramo e per tutti gli aspetti della vita economica si dispiegava l'ausilio di una informazione frequente e sollecita, rendendo la lettera ancora più penetrante ed efficace: in piena coerenza, d'altronde, con la dovizia di contenuto delle lettere, secondo quanto ho mostrato in più occasioni. Un ausilio, questo, degno e peculiare dell'atmosfera rinascimentale e che riconferma, a sua volta, come il fenomeno umanistico non agisse soltanto nei settori suoi propri — ai quali soltanto si è abituati a prestare attenzione —, ma fosse esteso e profondamente operante in tutti gli strati della vita: e quanto a quello economico, costituendone senza dubbio il fattore decisivo per le conquiste maggiori, con sensibile impulso alla civilizzazione non soltanto economica.