

GLI ASPETTI ECONOMICI E MERCANTILI
 DEI PRODOTTI DELL'AGRICOLTURA
 E DEI VINI TOSCANI
 IN RAPPORTO AL LORO COMMERCIO
 NEL MONDO (SECOLI XIV-XVI)

Eccellenze, Autorità, Signore e Signori,

sono onorato e lieto di potermi inserire in questo Convegno, tanto più che io vi apporto problemi marginali, quale è, appunto, quello contemplato in questa mia conversazione.

Lo studio della evoluzione economica non perverrà mai a traguardi saldi, se non muovendo da una indagine localizzata nel tardo '300: in quel periodo, cioè, in cui si compiono le più profonde innovazioni — che non esito a definire « rivoluzionarie », seppure questo termine possa sembrare eccessivo, ma che la mia narrazione, in seguito, dimostrerà fondato — soprattutto nel campo della circolazione dei beni, risalendo molto spesso ai fenomeni di produzione dei medesimi, investendo, insomma, il completo arco della vicenda dei beni, dalla loro produzione al consumo.

Se noi fermiamo l'attenzione nella prima parte del XIV secolo e osserviamo i beni in circolazione, vi sorprendiamo soltanto quelli ricchi, che per il loro alto valore offrono la possibilità di un ricavo remuneratore, nel senso che essi sono in grado di sopportare i costi dei trasporti, in quell'epoca piuttosto elevati per le vie marittime e maggiormente per quelle interne. Erano ammessi alla circolazione — ammissione, in senso economico — soltanto i beni pregiati: fra quelli poveri non potevano circolare se non talune derrate indispensabili alla alimentazione — come il grano e il sale — sorrette, appunto per ciò, da regimi particolari, da provvidenze speciali. È noto che vi era, nei vari Comuni, una accorta politica annonaria, per la quale il grano e il sale venivano reperiti anche lontano, indipendentemente dal costo del loro trasporto, che talvolta rappresentava il 50-60 % del costo del bene alla partenza. Bisogna ricorda-

re, tuttavia, che il grano si produceva un po' ovunque e che, perciò, il tragitto che esso doveva superare per raggiungere il consumo era quasi sempre limitato. Nei casi di carestia, ecco esercitarsi la funzione del Comune per il sostentamento dei suoi sudditi; funzione che non è diretta, ma che si avvale dei grandi mercanti introdotti in ogni piazza e che potevano prendere in loro mani anche gli elementi della circolazione dei beni. Ad esempio, in quelle circostanze, l'appello lanciato ai mercanti veniva raccolto con lo smuovere fonti lontanissime: ricorrendo al grano della Andalusia e del Portogallo per rifornire Venezia; al grano della Turchia per rifornire Genova; al grano di tante altre zone mediterranee e perfino a quello del Mare del Nord, per colmare le lacune annonarie dell'Italia e di altre zone ad est e ad ovest di essa.

Lo stesso è da dire per il sale, il quale, di sovente, addirittura viaggiava senza costi di trasporto, perché fungeva da zavorra; ma questo è da intendere soltanto nel caso di viaggi di navi grosse e che, ovviamente, praticavano i porti vicini alle saline: secondo quanto constatiamo per le navi genovesi e per quelle veneziane (le navi di maggiore tonnellaggio), che frequentavano Maiorca e scendevano nella vicina Iviza, dalla quale proveniva il maggior getto saliniero dell'intero Mediterraneo.

Altri beni che circolavano superando questa inderogabile legge economica erano le materie prime assolutamente insostituibili, quali il legname da costruzione (non soltanto per le navi, ma pure per gli edifici, per opere stradali — così, i ponti e le armature e protezioni delle gallerie — e via di seguito) ed i metalli.

Insomma, queste materie prime non venivano considerate in sé e per sé (ossia, come beni poveri), ma con riferimento al prodotto in cui avrebbero rivestito una parte rilevante: e ciò, specialmente trattandosi di prodotti destinati a scopi insopprimibili, quali gli armamenti bellici, di cui gli Stati avessero programmato la dotazione.

Questo principio si estese via via anche alle materie destinate alla fabbricazione di beni di uso e consumo normale: secondo quanto constatiamo per la lana, la quale ha attratto l'attenzione degli uomini d'affari — che già nel XIII secolo avevano moltiplicato il loro impegno nello studio dei fenomeni cui si dedicavano — dato il largo impiego che essa aveva, riparando sia dal freddo, sia dal caldo. Ho potuto accertare, da osservazioni ripetute su varie provenienze di lana verso l'Italia e, quindi, su varie qualità, che, fatto uguale a 100 il costo del vello alla tosa della pecora,

quando esso ricompariva nel panno ultimato, alle soglie dell'abbigliamento, il suo costo andava ad inquadrarsi in un valore globale di 700 (considerando lane di pregio medio, e quindi, panni di pregio medio): e pertanto, se il prezzo del trasporto avesse inciso per il 7 % sul costo della materia prima, riferito al prodotto sarebbe equivalso appena all'1 %.

Questa circostanza segna un primo passo — che non esito a dire gigantesco — verso la circolazione totale dei beni. Ed esso rappresenta un primo, cospicuo frutto dell'opera del grande mercante, il quale indagava e studiava ogni fenomeno, via via riconducendolo ai suoi obiettivi, che si identificavano — al pari di oggi — nell'arricchimento crescente del suo repertorio e nella conquista di mercati sempre più numerosi e lontani.

Ritornando per un momento ai beni « ricchi », segnalerò — per quanto sia superfluo — che essi consistevano nell'ampia classe delle spezie e droghe, fra cui le sostanze medicinali; vi aderivano lo zucchero e lo zafferano: insomma, quelle sostanze che in grande misura servivano a perfezionare i cibi. Nel novero erano compresi i drappi serici (che una volta venivano soltanto per le strade del Medio Oriente e che dal XIII secolo conobbero la sorgente lucchese, rimasta l'unica del Duecento, almeno sino alla seconda parte del XIV secolo), i profumi e così di seguito. Tutti prodotti, essi pure, offerti dall'Oriente o dal Medio Oriente e che defluiscono verso Occidente attraverso gli empori e i porti siti fra il Mare d'Azov e il Delta del Nilo, ai quali l'Occidente dà in contraccambio — per molto tempo unica contropartita dominante — il panno di lana prodotto in Fiandra e in Brabante con lana inglese, che era di gran lunga la migliore.

Ripeto che la circolazione degli altri beni è limitata: non verificandosi che per quantitativi irrisori e su pochi itinerari, delineando nel destinatario — il consumatore — una condizione di privilegio, vale a dire la facoltà di acquistare ogni cosa, quale ne sia il costo principale ed accessorio; oppure, quando si tratti di un impulso particolarmente impresso al bene dal mittente (colui che offre i beni stessi in regalo, a persone di riguardo, quali sovrani, principi, ecc.). A quest'ultimo proposito, dirò che, se noi indugiasimo nel prendere in esame qualsiasi movimento di beni — anche consistente in fievoli rivoli occasionali — vedremmo in movimento tutti i beni e su molti itinerari; ma noi dobbiamo considerare il commercio — e perciò, risalendo da esso, la produzione; così come, andando oltre il corso di esso, il consumo — soltanto quando si tratti di volumi apprezzabili e tali che la loro destinazione comprenda tutte le classi sociali, fino alle meno abbienti:

e ciò segnatamente per le sostanze povere, le quali, infatti, dovrebbero poter pervenire agli strati poveri della popolazione.

Non è assolutamente da prendere in considerazione — per una storiografia economica e sociale seria e fondata — la circolazione, la distribuzione e il consumo di beni che siano eccezionali, anche e soprattutto, nella loro conclusione, appunto, del consumo. Così — mi permetto di precisare — la storia della circolazione e del consumo del vino non può essere ... imbevuta dalla constatazione del consumo che a Roma faceva il Papa del vino del Casentino o del vino della Penisola Sorrentina: giacché, in tal caso si trattava di omaggi, per i quali nessun conto avevano il costo di produzione, quello di circolazione e quello di distribuzione, in un sistema di costi, di valori e di consumi, che, riferito al Papa, era infatti, eccezionale, privilegiato.

La documentazione più appropriata — quella rappresentata dalle scritture di ogni sorta redatte dagli stessi operatori economici, quasi in concomitanza delle loro azioni — è abbondantissima (specialmente qui in Toscana, che serviva la causa dell'informazione del mondo intero, mano a mano conosciuto) e solo in piccola misura è stata utilizzata. Essa permette di concretare giudizi compiuti e definitivi su due momenti che esprimono efficacemente il passaggio da un mondo « antico » a un mondo « moderno », in questo campo del commercio, che — ripeto — rispecchia allo stesso tempo momenti e motivi significativi della produzione e del consumo dei beni.

Anche se per la prima metà del Trecento i documenti sono rari, alcuni di essi sono molto eloquenti e mi hanno permesso un « aggancio » con l'epoca successiva, che è rappresentata dai 20 anni a cavallo del 1400.

Dalle deliberazioni del Senato veneto — con le quali avveniva l'incanto delle galee della navigazione di Stato — ho appurato, per gli anni attorno al 1332, una marcata rigidità delle tariffe, ad esempio nelle comunicazioni con il Mare del Nord (con il porto di Bruges e con Londra): si tratta di tariffe indipendenti dal valore del bene e che segnano un campo di oscillazione assai angusto, andando da 1 ad appena 2. Così, lo zucchero — sostanza mediamente ricca — superava quel tragitto pagando un nolo soltanto doppio di quello spettante ad una materia molto povera, il guado (o pastello): mentre i valori rispettivi dei beni erano 1200 e 60 (per la stessa unità di peso cui sono riferiti i noli). Una sperequazione, dunque, sensibilissima!

Nel campo dei prodotti dell'agricoltura — tutti poveri, salvo alcuni che menzionerò — questo *status* nei noli è ancor più pregiudizievole. Inoltre, per molti di essi è da tener presente la circostanza della deperibilità e, quindi, la impossibilità di superare lunghe distanze: sempre contenendomi nella impostazione del problema testè accennata, giacché, diversamente, con un « fante » celere e nella stagione invernale, frutta e verdure fresche della Campania potevano raggiungere il Papa a Roma o il Signore medico a Firenze.

Questa condizione delle tariffe di trasporto ha determinato — sin da quell'epoca — la fioritura di produzioni in tutti i luoghi, là dove l'ambiente naturale lo consentiva, è ovvio: cercando di impiantare e alimentare la produzione stessa in aderenza al consumo dei beni, in maniera che il segmento della loro circolazione venisse ridotto al minimo. Ed è per questa ragione che varie produzioni noi le ritroviamo in tante zone: così, a cominciare dall'allevamento — in ispecie quello ovino e bovino — i cui frutti (l'ho accennato) servono anche all'abbigliamento; fra i prodotti agricoli, seguono la stessa sorte — della localizzazione della produzione in funzione del consumo e reciprocamente — l'olio d'olivo e il vino, che, pur non essendo estremamente poveri, devono sopportare, per la loro circolazione, il peso e l'ingombro dei fusti.

Nelle storie locali, ogni cittadina e persino ogni borgata si adorna del blasone di una produzione vinicola remota, per continuare nelle esemplificazioni del vino, cui il Convegno intende prestare attenzione. Ma, a parte il fatto che la nostra indagine deve seguire questi prodotti per appurare il raggio della loro circolazione e distribuzione, è da tenere presente un altro fattore: quello della loro resistenza all'invasione sulla stessa piazza degli analoghi prodotti, quando ne è stato reso possibile il movimento.

Ancora sul terreno vitivinicolo, riferisco come, appena fuori dalle mura delle città — di quelle città così vigorosamente rinate fin dal Mille — attorno alle ville che gli uomini d'affari vi erigono, ci si adoperi a soddisfare le esigenze dell'alimentazione propria e dei dipendenti (senza ritornare a forme di economia chiusa, è evidente), disponendo e intensificando le colture: e quella del vino occupa una posizione eminente, giacché, elevandosi il tono dei consumi, esso vi assorbe via via una porzione apprezzabile. Anche la popolazione, diciamo così, comune, della città, nell'accresciuto benessere, richiede sempre più questa bevanda, suscitando

produzioni, le quali, a causa di quei freni e limiti, non possono localizzarsi lontano.

Analogamente si verifica per l'oliveto, seppure questa coltura sia più esigente, in fatto di natura delle terre, di altitudini, ecc.

Negli ultimi anni del '300, per i quali si è voluto parlare di inizio di decadenza pur non essendo stata neanche sfiorata la copiosissima documentazione esistente, si determina, invece, l'affermazione piena dei più spiccati tratti di modernità in tutti gli istituti economici principali: nascono allora la banca moderna, l'assicurazione commerciale moderna, gli istituti di diritto commerciali moderni, i trasporti moderni (per questi ultimi anche se non è stato introdotto il motore a vapore, a scoppio o elettrico, nelle vie marittime e nelle vie interne). È il periodo in cui il mezzo di trasporto si apre a tutti i beni (e alle persone, di cui qui non devo riferire), nel senso economico: cioè, con la possibilità, per ogni merce, di superare qualsiasi itinerario e per qualsiasi volume, senza che il costo del servizio ne accresca il costo di origine in maniera da avvicinarlo troppo, o addirittura da eccedere il ricavo reintegratore. Non è chi non veda come le conseguenze di tutto ciò, oltre che nei riflessi del consumo, agiscano sui fenomeni della produzione, facendo dileguare quella soggezione e corrispondenza biunivoca tra produzione e consumo.

Che cosa accade in quell'intervallo di tempo (che possiamo far cominciare all'incirca nel 1380) nei trasporti, i quali rappresentano un accessorio, rispetto all'atto principale dello scambio? Nell'epoca, si è compiuta una autentica rivoluzione, non tecnica (quale sarà quella determinata dall'avvento del motore): una rivoluzione in senso economico, per la quale le tariffe di trasporto, dalla loro condizione di estrema rigidità (di cui ho fatto menzione), vengono rese elastiche e variate. Precisamente, di esse si opera la differenziazione, cercando di farle aderire il più possibile al valore dei beni: applicando, insomma, quel principio che chiamiamo della *discriminazione dei prezzi* e che informa la struttura attuale delle tariffe di trasporto.

Se riprendiamo ancora quei beni viaggianti nelle galee veneziane del Mare del Nord, avvertiamo che alla fine del XIV secolo i relativi noli si presentano su un campo di variabilità come da 1 a 11. E, quel che è più notevole, si è accorciato di molto l'intervallo di variabilità dell'incidenza dei costi di trasporto sui valori dei beni stessi: mentre prima esso variava come da 1 a 11,50, nell'epoca posteriore si è ridotto, scendendo l'estremo superiore a 2,30. A questo proposito, la posizione ideale sarebbe costituita

da una variabilità zero, che non è conseguibile se non con noli *ad valorem*, assolutamente non applicabili; comunque, la contrazione rispetto allo stato antecedente è notevolissima.

Grazie a queste tariffe finalmente strutturate — e secondo i caratteri del sistema odierno — fu aperta ovunque la circolazione a qualsiasi bene. L'analisi, che ho potuto basare su 5.000 atti di trasporto marittimo lungo i più importanti itinerari, rivela la presenza di tutte le merci; e per quelle di cui è offerto il dato peso (unica base di valutazione dei noli) ho constatato un intervàllo di variabilità che va da 0,50 (per il piombo) a 248 (per il filo di seta, mentre mancano i ben più preziosi drappi serici, di cui non è mai riportato il peso): vale a dire, una oscillazione come da 1 a 500.

Questo il momento fondamentale che bisogna conoscere per potere intendere lo sviluppo dei fatti produttivi, dei fatti mercantili, dei fatti di consumo e in genere di tutto il sistema economico. Ecco, finalmente, la modernità — la piena attualità — nel terreno dei trasporti, e quindi, il loro autentico progresso: che, infatti, vuole significare la accessibilità sempre maggiore di tale servizio ai beni (ed alle persone).

È da notare che, al contrario di quel che si è verificato per altri fenomeni storici, questo dei trasporti lo possiamo con certezza ancorare cronologicamente: qualche lettera della fine del Trecento rivela la resistenza di taluni armatori ad accogliere le tariffe differenziate che propongono i mercanti, i quali controbattono che ormai « così si costuma » e, infine (nei primi anni del secolo successivo), si parla addirittura di « capitoli », cioè, accordi scritti, che hanno sanzionato la consuetudine. La resistenza da parte degli armatori, la incertezza nel mercato dei noli e le imposizioni che intendono fare i mercanti provano che quelle tariffe erano di recente creazione.

La norma si è concretata con precedenza nella navigazione, giacché l'unità di servizio prodotto è più ampia e offre il destro ad accogliere un assortimento maggiore di merci, fra i cui noli divergenti è possibile la compensazione e la riduzione ad una misura media, che è quella che l'armatore anteriormente pretendeva; per di più, le considerazioni di quest'ultimo finiscono con lo spaziare nel tempo, sì che la unità di servizio contemplata viene di molto dilatata, manifestandogli l'esperienza come in un buon tratto di tempo egli trasporterà anche quei beni ricchi, che lo remunereranno del divario negativo tra il nolo medio e i noli bassi.

Poi, il principio si diffonderà nelle vie interne, cominciando da quelle

acquee, fluviali e lacuali; infine, nelle strade terrestri, praticate da muli e da carri: prima ancora della metà del XV secolo esso sarà generalizzato, almeno in Occidente, e condurrà ad un altro grandioso risultato: la rinascita di tante comunicazioni interne fra il Mediterraneo e il Mare del Nord — ma questa volta con forte intensità — al cui sviliamento aveva dato un colpo decisivo l'apertura della via marittima di Gibilterra, che aveva ridotto considerevolmente il prezzo dei trasporti, nonostante il percorso fosse più lungo.

Per rimanere ancora nelle vie marittime, questa innovazione ha determinato un progresso incalcolabile nel naviglio: sollecitando l'aumento del numero delle navi e la portata di ciascuna di esse (si passa dalle 400 tonnellate di una volta, che erano però piuttosto rare, a 1600 di portata in peso); si accresce la regolarità e la frequenza, accentuando in tal guisa (oltre che con il maggior numero di navi disponibili) la capacità d'insieme del servizio, da cui promana una riduzione generale del costo di trasporto e quindi dei noli, i quali ultimi avevano già beneficiato del loro riassetto — o, meglio assetto — proprio di un sistema mercantile efficiente.

La conquista della viabilità marittima ha reso i beni, direi, più snelli — sempre in senso economico — e li ha messi in condizione di superare pure percorsi terrestri, con addentramenti abbastanza profondi: sollecitando l'applicazione del principio anche in questa sfera, secondo l'accenno dato. E allora, fra i tanti beni che noi vediamo in movimento, compaiono finalmente i prodotti stessi dell'agricoltura.

Questa conquista è dovuta ai grandi mercanti. Le loro vaste aziende, disponendo di abbondanti capitali — ed alcune di esse consorziandosi —, riuscirono a far circolare contemporaneamente gran copia di merci, mediante noleggio di una o più navi, per lunghi viaggi o per lunghi tratti di tempo. Così, il costo di trasporto veniva ad esprimersi in loro mani in una somma unica (il prezzo del noleggio della nave), la cui ripartizione essi medesimi decidevano e la effettuavano in vista delle esigenze dello scambio dei beni, gravando maggiormente quelli ricchi e meno quelli poveri. Questi operatori, che ambivano a primeggiare nei mercati ove si presentavano — e il dominio si determina quando essi vi giungono con prodotti nuovi e facilmente collocabili —, si accorsero allora, potendo dominare anche l'atto della navigazione, che veniva loro consentito di incrementare il repertorio con i beni non pregiati.

Un esempio è molto eloquente e concerne proprio i prodotti agricoli.

Il riso — sostanza piuttosto povera — che dal XIII secolo (e forse da prima, essendovi stato introdotto dagli arabi) si produceva nella regione a sud di Valenza, non poteva andare nei pur doviziosi empori del Mare del Nord (e in Italia), neanche per le vie marittime, se non per fornire le mense del Re d'Inghilterra o del Sovrano di Fiandra. Ma, dagli ultimi anni del Trecento lo vediamo scaricare sulle banchine de l'Écluse (il porto di Bruges), di Southampton, di Londra, ecc.; e, per di più, forti quantitativi proseguono da Bruges sotto l'azione dei mercanti « alemanni » (o, genericamente, « germanici », per adoperare il termine di Henri Pirenne), per la distribuzione nei paesi della Germania settentrionale e di quelli scandinavi e baltici, sino a Novgorod.

Giunti a queste conclusioni — ripeto, della apertura del commercio a tutti i beni: della instaurazione del vero e proprio commercio di massa — lo studio sul commercio del passato potrebbe ritenersi concluso, per qualsiasi classe di beni. Ma così non farò io, essendo necessario guardare più da vicino le merci messe in programma per questa relazione e riportarci a ritroso — almeno per le linee generali — ai momenti della produzione.

Ho già accennato che con queste ampie possibilità di movimenti mercantili si rompe il relativo equilibrio fra produzione e consumo dei vari luoghi (con l'esiguità del segmento intermedio, della circolazione e distribuzione): aggiungo, adesso, che i beni affluenti da luoghi diversi rappresentano un metro con quelli locali, operando una selezione: si appureranno le attitudini e dove esse saranno riconosciute modeste si compirà mano a mano la scomparsa o rarefazione delle produzioni, per far posto ai beni provenienti da fuori. Questa è l'azione inesorabile che spetta alla mercatura, nei riguardi della ubicazione delle produzioni.

Offrirò, anzi, una esemplificazione sotto questo profilo, occupandomi del vino in Toscana.

Raccogliendo l'attenzione sui beni del nostro gruppo, comincio con l'osservare che alcuni di essi si trovano ancora, per così dire, in difficoltà. Così tra i cereali — a parte il grano, di cui ho già detto — l'orzo, al pari di tutti gli altri minori, circola già abbastanza alla fine del Trecento. La Toscana era un grande importatore di orzo (come di grano) e lo traeva massimamente dalla Provenza e ancor più dalla Linguadoca (per esempio da Agde e Leucate). Il grano — accennerò anche a questo bene — veniva in primo luogo dalla Sicilia, con imbarco da tutti e tre i lati del triangolo costiero; meno, dalla Puglia e meno ancora dalla Maremma — oggi detta

livornese — alle spalle di Vada e di Cecina e da quella grossetana, portato al mare sull'Ombrone e sull'Albegna (si può dire che tutti gli approdi a sud di Livorno e fino a Porto Santo Stefano contribuivano all'esportazione di questo cereale, convogliandolo su Porto Pisano o addirittura per risalire l'Arno sino al porto cittadino di Pisa, « fra' due ponti »); la Linguadoca e la Provenza davano il maggiore getto forestiero, seguite dalla Barberia — vale a dire, l'Algeria e il Marocco di oggi —, dalla regione di Tortosa e, più raramente, dal Portogallo e dalla Turchia.

Il riso, fino a quasi tutto il Quattrocento, proveniva soltanto dalla zona di Valenza (l'Italia non lo coltivava), con esigue infiltrazioni di quello del Medio Oriente. Lo vediamo diffondersi dappertutto nella Penisola e nelle isole nostre e molto di più in Toscana, dove aveva ben presto fatto presa nei ricettari e nei « menu » delle famiglie facoltose e via via anche di quelle meno abbienti.

Nelle lettere dei mercanti ho incontrato talvolta il ricordo della cottura del riso in combinazione con prodotti della caccia: risotti succulenti, quindi, anche perché ben nutriti di spezie e di droghe. Le risaie appariranno in Italia all'inizio del '500, in Lombardia.

Nel campo delle verdure e dei legumi la circolazione è assolutamente limitata, appunto per l'impossibilità di conservare beni di tal genere, tranne quelli essiccabili. Vediamo così i fagioli toscani, i ceci, i piselli e le fave andare un po' lontano, senza superare, comunque, l'Umbria e il Bolognese; talvolta prendono la via del mare, per la Liguria, traendo profitto dagli intensi rapporti disimpegnati dalle unità navali della Riviera di Levante e anche di Ponente. Ma non si può parlare di commercio interregionale di questi beni.

Anche fra le colture arboree, i prodotti freschi circolano moderatamente: così mele e pere e molto meno le prugne e le ciliegie, come è facile immaginare, mentre i marroni appenninici e dei rilievi centrali della Regione (così, dall'Amiata) si incontrano di sovente in tutte le città principali. Ma si può parlare di commercio frutticolo appena per gli agrumi, che si producevano anche in Toscana: come è oggi, nella striscia costiera da Pisa al fiume Magra. Se ne importavano dalla Provenza e dalla Liguria; non ancora affermati, per tutto il XV secolo, quelli della Calabria-Sicilia.

Frutta molto in auge nel tardo Medioevo erano i melaranci ed i melograni, che fiorivano tra Arezzo e Pisa e fra Pistoia e Grosseto.

Un posto tutto a sé — addirittura nel grande commercio internazionale — era tenuto dalle frutta secche: da un lato, i fichi, per i quali già eccellevano Carnignano (sul Montalbano) e Narni, che, offrendoli più pregiati e abbondanti, li faceva conoscere in tutta Italia ed oltremare; da un altro, le noci (comuni a tutti i luoghi) e le nocciole, che, però, venivano massimamente dalla Campania.

Sulle mense di Toscana — e in tutta Italia — erano abbondanti i datteri di Maiorca, Alicante e specialmente della Barberia; e l'uva passa di Alicante e soprattutto di Malaga (che davano anche fichi pregiatissimi), le quali zone avevano via via preso il sopravvento su quelle di origine del Medio Oriente, almeno nella rete dei traffici dell'area compresa ad ovest dell'Appennino.

Segnalerò che il termine compendioso, per tali fichi ed uva, era quello puro e semplice di « frutta », intendendosi, con ciò, altresì il particolare del loro stadio secco.

Anche la « frutta » è stata diffusa nella Spagna mediterranea dagli arabi. Ma la coltura più rilevante, che ha seguito questi spostamenti dall'Oriente all'Occidente — dopo un lungo periodo di trapianto e ambientamento nel Medio Oriente — è quella della canna da zucchero, che intanto aveva ampiamente fruttificato attorno a Damasco (lo zucchero detto « domaschino ») e attorno al Cairo (lo zucchero « bambilonio », dal nome che aveva allora tale città), quello di Tripoli di Soria ed altri minori; poi, nel trasferimento predetto, una tappa considerevole fu compiuta a Cipro ed in Sicilia; Malaga, infine, riuscirà a rivaleggiare con tutti i prodotti levantini e realizzerà un tipo « povero », che la struttura nuova delle tariffe farà circolare indirizzandolo al consumo delle classi meno facoltose. Farò notare, di inciso, che la corsa verso ovest di questa coltura proseguirà, entrando nell'Atlantico: nelle Azzorre e nelle Canarie e, da ultimo, nelle Antille e nell'America Centrale.

La Toscana — torno ad insistere, essendo nel suo insieme la regione dai consumi del più alto livello qualitativo — importava largamente questo bene per le numerose vie che confluivano al centro di essa: gli zuccheri levantini, che risalivano l'Adriatico, per tutti i porti compresi tra Venezia ed Ancona; gli stessi, con l'aggiunta di quelli di Malaga e della Sicilia, attraverso tutti i porti compresi tra Genova e Talamone (il porto di Siena, sul quale Firenze ripiegava ogni volta che le veniva impedita l'utilizzazione

di Porto Pisano). E troviamo anche lo zucchero più modesto — quello di terza qualità — proveniente, da Malaga, secondo l'accento dato.

Prima di passare alle colture arboree più rilevanti — l'olivo e la vite — darò uno sguardo all'allevamento. La circolazione di bestiame vivo era piuttosto rara, almeno sulle lunghe distanze. Constatiamo il movimento di buoi da macello soprattutto dalla Sicilia e dalla Campania verso Roma e la Toscana, dalla fine del Trecento; la Toscana ne riceveva particolarmente dalla Sardegna, essendo stati ripresi con una certa frequenza ed intensità i rapporti fra le due regioni, che si erano interrotti, come è noto, dopo il 1326, allorché la Sardegna venne sottomessa dagli aragonesi.

All'inizio del Cinquecento rileviamo le prime esportazioni di carne dalla Toscana, a nord dell'Appennino e, via mare, in Liguria. È questo un traguardo notevole, perché significa il perfezionamento nell'allevamento toscano e la sua affermazione nelle regioni (compresa la Lombardia), che nei tempi a noi vicini hanno avuto ed hanno un grande rilievo su questo terreno.

Più importante è la circolazione del prodotto morto — della carne macellata —, che, però, deve essere conservata: il che si effettuava o con la salagione semplice o con l'affumicamento. Trattasi di un commercio piuttosto consistente per la carne bovina e di montone, con provenienza prevalente dalla Linguadoca e dalla Provenza (ricchissima era la regione attorno allo Stagno di Berre, a nord-ovest di Marsiglia, e un po' in tutti gli altri paesi che circondavano questo porto), come pure dalla Campania; e da questa regione, e ancora dalla Provenza, il suino, specialmente affumicato. Vi è, poi, la carne lavorata: un altro prodotto nel quale eccelle la Campania, alimentando correnti continue, in mano di mercanti napoletani, salernitani, amalfitani, di Torre del Greco, ecc., che vanno a Pisa a piazzare i loro salsiccioli, assieme alla sugna ed in più il formaggio. Dal dovizioso emporio pisano tutti questi beni si diffondono nella Toscana ed oltre, nelle zone che essa serve abitualmente, quali l'Umbria e l'Emilia (per rimanere a quelle adiacenti).

Quanto al formaggio, diffuso dovunque come la vite, vale pressappoco quello che ho detto del vino: e cioè, che ogni località ha legato il suo nome ad una qualità propria. Ed è per questo che, se noi oggi indaghiamo al disotto della coltre distesa dai formaggi dei grandi produttori, ne troviamo di tipici quasi in ogni cittadina. Già dal Trecento, nel Senese si facevano i « marzolini »: che avevano richiesta persino da Bruges, cospicua metro-

poli del Mare del Nord. Sono questi i formaggi più affermati d'Italia, dopo i caciocavalli della Sicilia, Calabria e Campania e dopo il parmigiano: i quali tutti sono presenti nell'intera Regione toscana.

Dovrei riferire anche dei prodotti della pesca, per i quali, a maggior ragione, vale l'esigenza, davvero invalicabile, della conservazione. Sorprendiamo, tuttavia, una estesa circolazione di pesce fresco nell'Italia settentrionale, proveniente soprattutto dai laghi di Garda, di Como e di Lugano; nell'Italia centrale, il getto del Trasimeno e del Bolsena aveva un raggio minore. Comunque, al Trasimeno, operava, dall'inizio del XV secolo, un vasto organismo — la « Compagnia del Lago » — che faceva capo ai monaci benedettini di San Pietro di Perugia, e la quale riforniva di pesce fresco persino Firenze e Roma. Eccezionalmente, qualche cesto di anguille del lago di Bolsena arrivava a Firenze, mentre ne erano frequenti le discese a Roma.

Il pesce conservato è pervenuto a raggi di movimento considerevoli. Non sto a dire del merluzzo e, ancor più, delle aringhe, che vengono dal Mare del Nord o dalle coste della Bretagna e nel Mediterraneo fanno capo a quasi tutti i porti, addentrandosi poi anche profondamente (almeno per le ... profondità della nostra Penisola). Mi sia consentito di interporre la notizia che alcune volte, nelle loro lettere, i mercanti danno suggerimenti circa i vini da bere sulle aringhe affumicate: vini forti e molto freddi; bianchi, beninteso. Talune zone d'Italia sono davvero ragguardevoli per la produzione del pesce conservato: e fra esse primeggia la Sicilia, con le sue tonnare di Trapani (e isole antistanti) e di Solunto; ve ne sono altre minori anche sullo Ionio e persino nella Calabria tirrenica. Le tonnare erano assai più numerose di oggi; ma quelle della Sardegna si faranno evidenti soltanto nel tardo Quattrocento.

A parte la Spagna meridionale ed il Portogallo, con i loro pesci azzurri, le sardine, le acciughe e gli sgombri — e con copioso tonno — la regione di gran lunga più produttiva è la Provenza, che ricava il pesce abbondantemente dallo Stagno di Berre e dalle località situate all'uscita, come Martigues: e Marsiglia è il più grande porto all'esportazione di pesce conservato.

Il tonno e la tonnina non venivano affidati — secondo il costume odierno — all'olio; ma alla salamoia, oppure si essiccavano e salavano.

La tonnara toscana (dell'Elba) si fa efficiente dal XV secolo e serve assai bene il consumo toscano; altri tonni (persino freschi) vengono dalla

Liguria e molto probabilmente da quel suo tratto di mare al largo di Camogli.

Per ritornare ai veri e propri prodotti dell'agricoltura, è ovvio che lascerò in disparte quelli che servivano all'industria tessile (il cotone e il lino, con il gelso) e le sostanze tintorie (come il guado o pastello, l'erba ceretta e la robbia).

I beni di primo piano, cui si era aperta una vasta circolazione, erano l'olio e il vino.

L'olivocoltura in Toscana era diffusa dappertutto come oggi; ma, a differenza di oggi, molto più ristrette erano le varie zone che essa copriva. L'olio della Valdinievole, quello del Montalbano, del Senese, del Chianti, dei Colli pisani, della Lucchesia, della Versilia e via di seguito avevano già rivelato la loro ottima qualità; ma la limitata produzione era ben lontana dal soddisfare il fabbisogno della regione, sì che le esportazioni erano piuttosto rare ed avvenivano soltanto nel particolare caso di ordinazioni personali (quali quelle di filiali di aziende nostre all'estero). Pertanto, ecco l'apertura a cospicue importazioni di olio, che più di sovente e copiosamente vediamo provenire dalla Provenza, da quelle regioni ove sussistono tuttora oliveti meravigliosi: il grande centro di questa raccolta era Ollioules e gli imbarchi avvenivano nella vicina Tolone, a Hyères e precipuamente a Sanary-sur-Mer, che si è rivelato uno dei maggiori porti all'uscita dell'olio, in tutto il Mediterraneo. Ricompare la finitima regione della Linguadoca, che offriva questo bene attraverso il suo porto principale (Aigues Mortes) o la più volte ricordata Leucate. Ho incontrato in Toscana anche l'olio andaluso e, più raramente, quello portoghese.

Fra gli olii italiani prevale nettamente in questa Regione quello detto « lorino » (non sono ancora riuscito a stabilirne l'origine), il cui mercato e porto di imbarco era Gacta. Piuttosto pregiato, esso raggiungeva anche gli empori del Mare del Nord. La Puglia è quasi assente in Toscana, indirizzando i suoi frutti soprattutto a Venezia e da lì, nella adiacente Pianura Padana; forti partite prendevano, poi, la via del Levante.

Se i quantitativi di olio toscano erano esigui, molto apprezzabile ne era la qualità: secondo la constatazione permessami dai prezzi di mercato, che sono i più attendibili. Sulla piazza di Firenze l'olio toscano registra un valore che supera del 30 % quello dell'olio della Provenza; del 40 e talvolta del 50 % quello dell'Andalusia; mentre nei rispetti dell'olio gactano la supremazia è definita dal 15-20 % appena.

La coltura ha cominciato ad estendersi dalla fine del Trecento, quando i grandi mercanti, destinando una buona porzione delle loro ricchezze agli investimenti terrieri, si adoperavano per renderli produttivi: procedendo, innanzitutto, alla bonifica dei terreni — non tanto a quella di ordine idraulico, quanto a quella di disboscamento — per fare avanzare sui leggiadri colli le varie colture, tra cui l'olivo e la vite, promiscuamente con cereali ed alberi fruttiferi. Tutto ciò possiamo studiare, proprio per quell'epoca — come al solito — attraverso la documentazione esauriente del mercante pratese Francesco Datini. Egli acquista appezzamenti diversi nelle vallate della Marina e del Bisenzio: e noi, standogli dappresso mediante la contabilità ed i carteggi che ci ha lasciato, vediamo fiorire le coltivazioni: ad un certo punto, poi, assistiamo alla esuberanza nelle sue cantine dei relativi prodotti: i quali, allora, prendono la via del mercato, non sempre quello cittadino. Insomma, nelle mani del mercante, ben lungi dal ristagnare, i suoi capitali, quando sono convertiti in terreni, ne determinano la valorizzazione insieme ad una straordinaria animazione ed impulso al commercio dei prodotti agricoli.

Il vino è un altro dei beni che, secondo gli accenni offerti, ha largamente beneficiato della « rivoluzione » nei trasporti. Antecedentemente, nel Mediterraneo, circolavano — e non frequentemente, non copiosamente — soltanto i vini di alto tenore alcolico (che, per giunta, erano meglio conservabili e idonei a sopportare il viaggio) e di altissimo pregio: quali i vini egei (arrivano sino a Cipro) e il vino libanese, che prendeva nome dal luogo di esportazione, Tiro, per il quale ho accertato il più alto valore fra i molti incontrati in un periodo di due secoli. Si pensi che esso era dieci volte superiore a quello di un ottimo Chianti o di un ottimo Montecarlo (quest'ultimo, bianco).

Vi era poi la famosa Malvasia, originaria di Monemvasia, nel Peloponneso sud-orientale; ma che si produceva principalmente a Creta e, poi, anche a Rodi e nelle isole minori. Il suo prezzo si avvicinava a quello dei vini di Tiro.

Nel Mediterraneo ci possiamo imbattere — sempre nei decenni iniziali del Trecento e fin oltre la metà — in qualche vino particolare, come la vernaccia delle Cinque Terre (che si esportava massimamente da Cornigliano) un vino liquoroso che si ritrova oggi sotto il nome di *Sciac-trac* e che si avvicina piuttosto al vinsanto, che non alla vernaccia sarda e tanto meno alla vernaccia di San Gimignano (ed a quelle marchigiane, le quali, oggi

sono addirittura rosse e frizzanti). La Spagna non si era ancora affermata con i suoi vini: ne sono stati importati vari « assaggi » in Italia e in Fiandra; ma sono stati quasi sempre respinti. In Occidente, il grande produttore ed esportatore di vini era la Francia, impegnata soprattutto nel collocamento in Inghilterra e nella Fiandra — con fuoruscita attraverso Bordeaux e La Rochelle — con il getto dai nuovi vigneti — detti, infatti, del sud-ovest —, che avevano preso il posto della viticoltura altomedievale, situata a nord-est, là dove oggi è scomparsa quasi del tutto: il trionfo dei vini forti meridionali, a dire del grande storiografo del vino francese, Roger Dion. I vini francesi che hanno conosciuto l'instradamento italiano appartengono ad un'ulteriore zona: quella di sud-est, che dà moscatelli gustosi dallo Hérault (fra cui Lunel, tuttora rinomata) e dalla Provenza, favorevolmente accolti in Toscana (e in Liguria).

Nelle navi in servizio costiero — che tuttavia poteva essere abbastanza lungo — incontriamo taluni vini anche all'inizio del Trecento: sono quelli robusti e pregiati (con un valore che arriva quasi a 2/5 di quello registrato per i vini levantini), che la Calabria manda a Napoli e a Torre del Greco, da cui sono riesportati sino a Pisa ed a Firenze. Si tratta dei « grechi », per i quali Tropea è stata il maggiore porto di defluenza. E quando verrà introdotta la discriminazione dei noli, da Tropea, per la prima volta, i vini italiani andranno nel Mare del Nord e in quella Nazione, la Spagna, che sotto questo aspetto dal Cinquecento comincerà a recitare un ruolo di primissimo piano. Nei documenti constatiamo dei carichi persino di 1200 botti, diretti a Maiorca, a Barcellona, a Valenza, a Bruges e a Londra, ripetendosi abbastanza frequentemente. Nelle correnti che fanno capo a Napoli (che si è rivelato un grande mercato vinicolo), vi è un apporto di vini dell'entroterra campano, specialmente delle zone di Avellino e Benevento (anche oggi apprezzate, seppure di rado i suoi prodotti raggiungano l'onore della bottiglia, che è divenuta — e giustamente — il veicolo più efficiente per diffonderne la cognizione e il consumo). Gli altri « grechi » — quelli pugliesi — vengono indirizzati alle zone adriatiche, compresa la sponda adriatica.

Anche la Sicilia manda i suoi vini in Toscana. Dalla Corsica, poi, e ancor più dalla vicina Elba, è assiduo il convogliamento di botti di squisiti vini (di pregio superiore, talvolta, ai « grechi »), con agili navigli chiamati le « barche dei corsi che portano il vino ».

Dalla Liguria affluiscono in Toscana, oltre alla rammentata vernaccia,

anche il vino comune delle Cinque Terre, il S. Margherita e il Coronata (così ci spostiamo al centro dell'arco ligure) e perfino dalla zona di San Romolo (oggi Sanremo), trattandosi evidentemente, in quest'ultimo caso, del « vermentino ». Nessun vino viene dalle regioni transappenniniche per l'intero Quattrocento; ma, ciò nonostante, i vini « forestieri » che adornano le mense in Toscana sono presenti in buon numero e tutti di alto livello qualitativo.

Spostandoci a considerare la produzione di questa Regione, una prima constatazione di insieme si fa strada e ci richiama alla situazione appurata relativamente all'olio di oliva: malgrado che molte zone si siano messe in evidenza con eccellenti prodotti, l'aumentato fabbisogno non trova soddisfacimento e le esportazioni sono quasi insignificanti, almeno sino al tardo secolo XV.

Per il vino, ancora più che per l'olio, la produzione è diffusissima. Molto interessante è un documento — da me pubblicato qualche mese fa, nella Rivista della Camera di Commercio di Firenze [ivi, pp. 31-96, n.d.c.] — che permette di conoscere un gran numero di località: mi riferisco ad alcune pagine del Catasto rilevato dalla Repubblica fiorentina nel 1427 e che ne riguarda l'intero territorio, dove, perciò, non rientravano ancora l'attuale provincia di Siena (se non per una porzione che aveva di già il nome di Chianti), quelle di Grosseto, di Lucca e anche quella di Pisa, nonostante che tale città fosse stata annessa a Firenze 21 anni prima (la legge catastale prevedeva per Pisa una operazione separata). Comunque, tutte le lacune periferiche rispetto a questo territorio cui rimanda il Catasto fiorentino ho potuto colmarle con l'ausilio di intensa documentazione di indole diversa, che serve ancor meglio il nostro obiettivo, giacché in essa il vino non è considerato quale fenomeno statico — così lo contempla il Catasto — ma quale fenomeno altamente dinamico, permettendoci di seguirlo fino al consumo e di sovente di vederlo operante sulle mense, in stretta aderenza ai cibi.

In quelle pagine vi è l'« estimo del vino al tino », effettuato per ben 106 località, che si dispongono tutte attorno a Firenze, seguendo il senso orario, in questo modo: la Valdisieve, il Valdarno superiore, il Casentino, i Colli aretini, il Chianti, la Valdigueve (zone, queste due, che erano allora distinte), la Valdipesa, la Valdelsa, le Colline pisane, la Valdinievole, il Montalbano, la Piana di Pistoia e di Prato, la Valdibisenzio, la Valdimarina e, più dappresso a Firenze, tutta un'altra serie di luoghi, rappresentati in

alcuni casi appena da una costruzione (così Capornia, sopra Careggi, consistente in una villa: la villa del mercante che tutto attorno a sé aveva voluto praticare le diverse colture, non perché ambisse ad una economia chiusa — all'autosufficienza — ma perché voleva studiare anche i terreni, sondarli e riconoscerne le capacità). Vedendo la funzione di queste ville, mi torna in mente l'opera che ha svolto sul terreno dell'agricoltura il grande mercante — già segnalato a proposito dell'olio — e che qui si ripete assai più vistosamente. E come nell'occasione dell'olio, reputo opportuno richiamare in causa il Datini, che ha moltiplicato incessantemente il numero di botti da lui prodotte, portando i suoi vini delle colline pratesi, a nord ed a sud, in un raggio totale di almeno 40 chilometri (mentre dotava la cantina personale di quasi tutti i vini nazionali e forestieri che circolavano).

Le 106 località or ora annunciate costituiscono un gran numero e stanno ad indicare come l'indagine fosse effettuata con cura e come fosse possibile compiere con fondatezza una differenziazione dei prodotti. Fra di esse, due meritano particolare attenzione: il « Chianti e tutta la provincia » e la « Valdigueve » (che comprende Mercatale a Greve — l'odierna piazza di Greve —, Montefioralle, che è il castello al disopra di essa, Lucolena e Valdirubbiana).

Viene così riproposto il tema della estensione della regione del Chianti nel passato: e vorrei accennare a quando si comincia ad usare questo termine (il più antico impiego l'ho accertato per il 1398: lo dirò fra poco). Non vi è dubbio che il Chianti fosse allora indipendente dalla Valdigueve, precisamente a cominciare da Panzano, ossia dal comune di Greve, che confina, a sud, con quello di Castellina in Chianti: e che, pertanto, il Chianti del Tre-quattrocento era quella porzione — della ben più ampia zona riconosciuta oggi — che rientra al presente nella provincia di Siena, identificandosi con i comuni di Castellina in Chianti, Radda, Gaiole e parte di Castelnuovo Berardenga. Del resto, quella zona era già delimitata politicamente, attraverso la così detta « Lega del Chianti » o « Lega della Castellina in Chianti », composta dai tre « terzi » di Castellina, Radda e Gaiole.

I documenti del concreto scambio e consumo del vino — ben più efficienti del Catasto — hanno rivelato, in una coppia di registrazioni contabili del 1398 della Società Datini di Firenze, che in tale città veniva importato un « vino di Chianti », ma bianco. Accanto alla registrazione di questa corrente ne figurano molte altre di vini provenienti da più luoghi

della Valdigueve, « vermigli » e bianchi. Di conseguenza, fino da quell'anno, abbiamo la conferma che il mercante distingueva bene le due provenienze, di Chianti e di Valdigueve. Può sembrare strano che dal Chianti venisse un vino bianco; ma non si è mai escluso il bianco in quella regione, anche se oggi non beneficia dei pubblici riconoscimenti.

Comunque, il Mercatale a Greve (ripeto, il nucleo centrale della Greve attuale) era uno dei più grandi mercati di vino a sud di Firenze, confluen-dovi anche i vini del Chianti. Ed è probabilmente per questa ragione, che, ad un certo momento, si è preso a confondere quei vini sotto unico nome: e il nome scelto fu quello di Chianti.

Si pensi che le lettere del Datini, *more solito* riboccanti di particolari anche per questi aspetti, indicano pure le più piccole località, che sono tuttavia piene di significato, quando oggi vi ritroviamo una eccellente produzione: così, il Castello di Uzzano e così la villa di Vignamaggio, dove il suo proprietario (e anche costruttore), il mercante Amedeo Gherardini, riferisce di avervi « imbottato » il vino delle varie terre che egli possedeva tra Montefioralle e Panzano.

Riprendendo le carte catastali, indugerò brevemente sui valori, che sono utili per un raffronto, anche se consistenti in stime, che presentano l'inconveniente della estrema staticità, oltre che dello sfasamento di tempo, rispetto alle evoluzioni del mercato.

A parte i « trebbiani » del Valdarno superiore e di Montecarlo ed i vini « grechi » bianchi della Valdelsa (di San Gimignano, e la vernaccia di San Gimignano, massimamente), di Gambassi e di Montaione, i vini più pregiati sono proprio quelli del Chianti e della Valdigueve.

Con la documentazione commerciale la nostra osservazione può spaziare su un gran numero di mercati e sorprendere il vino da quando viene prodotto, fino a quando è trasportato, e alla sua destinazione al consumo (ho detto che lo sguardo nostro può protendersi sino alla tavola imbandita, allorché se ne realizza l'abbinamento ai cibi). In primo luogo, segnalo che i dati del Catasto sono pienamente confermati, quanto alla comparazione e, quindi, gradazione qualitativa. E ci spingeremo oltre quell'insieme di comuni e borgate, abbracciando Montepulciano, scendendo dall'altra parte, all'Argentario, risalendo — sempre ad ovest — lungo le Maremme e le isole antistanti e sino ad arrivare al Candia lunigiano.

Una delle sorprese si identifica con la Lucchesia, che nel Medioevo ha

rappresentato una regione vinicola tra le più importanti, giacché i suoi prodotti andavano frequentemente a Firenze ed a Pisa, vale a dire, nei più dotati ed interessanti mercati vinicoli della Toscana, e non soltanto di essa. Ben a ragione — mi sia consentito questo giudizio — gli Organismi oggi preposti al riconoscimento dei vini tipici, hanno incluso due esemplari — il Montecarlo e le Colline lucchesi — che emergevano sino dagli ultimi anni del Trecento.

Nelle lettere del Datini avevo letto spesso dell'invio di suoi « fattori » (cioè, impiegati) competenti nel contado di Lucca, per andarvi a reperire vino, specialmente rosso. Talvolta sono menzionate le località (alcune delle quali, avverto subito, non rientrano oggi in provincia di Lucca), come Vellano ed altre nella vallata a monte di Pescia; ma l'insistente menzione di una località — Lunata, sita sulla strada Pescia-Lucca — dove dalle colline scendevano i vini, mi ha sospinto verso le colline stesse: e infine, consultando i libri delle Gabelle dell'Archivio di Stato di Lucca, ho avuto la fortuna di appurare che quel vino veniva massimamente da San Genaro (e meno dalla vicina Petrognano). E sono questi vini che vengono inoltrati spesso a Pisa: ove indubbiamente riscuotono la fiducia dei consumatori, se uno di essi ci tiene a sottolineare: « sono tanto buoni, che ne berrebbero gli angeli »!

Montecarlo — sull'ameno colle che separa la piana della Lucchesia da quella della Valdinievole — vide presto affermarsi il suo « trebbiano », che i guongustai di est e di ovest andavano a procurarsi, fin dal 1400, sul posto o a Pescia, che si è rivelata un notevole mercato vinicolo, accentrando i vini della vallata dell'omonimo fiume, quelli delle Colline lucchesi e quelli della Valdinievole (così genericamente denominati o con allacciamento ai paesini di Massa, Cozzile, Colle di Buggiano, Buggiano, Stignano e Montecatini), prevalentemente bianchi.

Il Montecarlo si può classificare, secondo i prezzi determinatisi a Firenze il bianco più pregiato della Toscana, superato raramente da qualche bianco della Valdelsa, fra cui i « greci », e più specificamente la vernaccia.

A proposito di quest'ultimo vino sono riuscito ad accertare che, contrariamente a quanto ha scritto il Dion, esso non è originario di Malaga o di Alicante, giacché, né l'una né l'altra città — come del resto tutta la Spagna mediterranea — avevano realizzato, almeno per i primi decenni del XV secolo, dei vini apprezzabili (ne ho già fatto cenno). Di inciso, rammenterò che della Iberia, soltanto la parte atlantica, con il Portogallo, esportava

lontano i suoi vini, sino al Mare del Nord e molto più tardi anche in Italia.

La vernaccia di San Gimignano e degli altri centri valdelsani proviene da un vitigno importato dall'Egeo, del tipo, appunto, detto « greco »; termine che, d'altronde, si impiegava per definire comunemente i bianchi pregiati, sangimignanesi e dei dintorni (quando non fossero stati distinti come « trebbiani »).

Ho già ricordato che l'altra vernaccia medievale — quella delle Cinque Terre — era completamente diversa da quella della vallata toscana: i suoi prezzi erano, infatti, doppi dell'altra, perché trattavasi di un vino liquoroso. La terza vernaccia in ordine di tempo ad apparire, la vernaccia sarda, è ancora più tarda ed è probabilmente dovuta all'introduzione nella Sardegna centrale di un vitigno ligure, forse un particolare « vermentino », secondo quanto scrisse il Dalmasso nella sua monumentale *Storia della vite*.

Anche Arezzo mandava a Firenze i suoi vini, fra cui i « bianchi vergini », e soprattutto quelli, a mezzo cammino, del Valdarno superiore (che ho segnalato riferendo del Catasto, ed in particolare indicando l'alto pregio di quelli di Montevarchi e zone circostanti), ai quali aggiungo, adesso — traendoli dalle cognizioni delle fonti dirette —, quelli dei colli interni, di Torre a Galatrona.

Dall'Elba i bianchi ed i rossi seguivano talvolta la tappa di Piombino, ove si confondevano ad alcuni prodotti locali, egualmente ottimi.

Sulla metà del Quattrocento ho notato alcune esportazioni di vini piombinesi (fra cui, ripeto, sono da vedersi sempre quelli elbani) addirittura verso Tunisi; egualmente si assiste ad esportazioni di vini dal vecchio porto della Repubblica di Lucca (Motrone) e in seguito dal nuovo porto (Viareggio) su ampio raggio, fra cui ancora la Tunisia; e, nella Penisola, a Roma.

Ci siamo avvicinati al Quattrocento e le riconosciute attitudini di varie zone hanno moltiplicato la produzione, la quale, divenendo esuberante al fabbisogno locale, in più parti, si istrada verso altre regioni e altre nazioni: e fra questi vini, anche il Chianti, che risale per la Valdigreve a Firenze e che dal Cinquecento va in Liguria, nell'Italia centrale ed all'estero.

Tutta quell'opera lenta, ma efficace, del grande mercante, cominciata dalla metà del Trecento, si è ormai pienamente affermata, in questo ramo dei trasporti (da cui il commercio, che i trasporti stessi servono felicemente), con vigorosi stimoli alla stessa produzione: e i vini italiani, con gli olii e con altri prodotti minori dell'agricoltura, si ergono a recitare un ruolo anche sui mercati forestieri, vicini e lontani.