

SERGIO TOGNETTI

*Estratto dal volume:*

FIRENZE E PISA  
DOPO IL 1406  
LA CREAZIONE  
DI UN NUOVO SPAZIO REGIONALE

a cura di  
SERGIO TOGNETTI

FIRENZE, PISA E IL MARE  
(METÀ XIV-FINE XV SEC.)



FIRENZE  
LEO S. OLSCHKI EDITORE  
MMXI

## INDICE

<i>Presentazione</i> . . . . .	Pag.	V
GIOVANNI CICCAGLIONI, <i>Priores Antianorum, primi tra gli Anziani. Criteri di preminenza, cicli economici e ricambio dei gruppi dirigenti popolari a Pisa nel XIV secolo</i> . . . . .	»	1
LAURA DE ANGELIS, « <i>Contra Pisas Fiat Viriliter</i> ». <i>Le vicende della conquista</i> . . . . .	»	49
ISABELLA LAZZARINI, <i>La conquista di Pisa nel quadro del sistema territoriale italiano. La testimonianza delle cronache</i> . . . . .	»	65
ANDREA ZORZI, <i>L'inquadramento di Pisa e del suo territorio nel dominio fiorentino</i> . . . . .	»	85
GIUSEPPE PETRALIA, <i>1406: il dissolversi di una società tardocomunale come premessa alla costruzione di uno stato toscano</i> . . .	»	109
MAURO RONZANI, <i>La Chiesa pisana dopo il 1406: arcivescovi e Capitolo della cattedrale</i> . . . . .	»	137
SERGIO TOGNETTI, <i>Firenze, Pisa e il mare (metà XIV-fine XV sec.)</i> . . . . .	»	151
INDICI		
<i>Indice dei nomi di persona</i> . . . . .	»	179
<i>Indice dei nomi di luogo</i> . . . . .	»	185

SERGIO TOGNETTI

FIRENZE, PISA E IL MARE (METÀ XIV-FINE XV SEC.)\*

All'inizio del 1399, quando divenne di dominio pubblico il trattato concluso tra il signore di Pisa Gherardo Appiani e il duca di Milano Giangaleazzo Visconti, in base al quale la città toscana veniva ceduta al 'biscione' per la bellezza di 200mila fiorini, le reazioni a Firenze furono tutte decisamente negative e talvolta improntate a previsioni che tendevano al più nero catastrofismo. Francesco di Marco Datini, mercante-banchiere navigato e pragmatico, commentò da par suo l'alienazione di Pisa da parte dell'Appiani con un'affermazione argutamente amara, forse esagerata nel merito, sicuramente illuminante rispetto agli interessi commerciali in gioco per l'intera economia fiorentina: «che se lla avesse voluta vendere a noi n'aremo dato volentieri 600mila».<sup>1</sup>

Ora è chiaro che la somma di cui parlava il Datini era al di là di ogni logica finanziaria perseguibile da qualunque Stato italiano di fine Trecento. La battuta, tuttavia, rivelava come il possesso di Pisa e di Porto Pisano, la 'bocca di Toscana' secondo la felice e pregnante definizione del mercante e setaiolo Gorro Dati,<sup>2</sup> risultasse strategico per gli interessi di Firenze nell'ottica dei suoi tradizionali legami commerciali con i principali porti del Mediterraneo occidentale e dell'Atlantico, e per ogni sorta di relazioni marittime in generale. Gli anni che seguirono l'occupazione viscontea, e la successiva complessa spartizione dei domini di Giangaleazzo verificatasi dopo la morte del duca avvenuta nel 1402, furono segnati da una chiusura presso che totale dell'approdo portuale pisano per gli uomini d'affari fiorentini, costretti a dirottare merci, rappresentanti e navi verso i meno agevoli e più lontani scali di Piombino, Motrone e Talamone, talvolta ricorrendo persino ai porti adriatici.<sup>3</sup> La conquista

---

\* Desidero ringraziare Luigi Siciliano per l'aiuto fornitomi.

<sup>1</sup> Citazione ripresa da G. BRUCKER, *Dal Comune alla Signoria. La vita pubblica a Firenze nel primo Rinascimento*, trad. it., Bologna, Il Mulino, 1981, p. 182.

<sup>2</sup> G. DATI, *L'Istoria di Firenze dal 1380 al 1405*, a cura di L. Pratesi, Norcia, Tonti, 1904, p. 86.

<sup>3</sup> R. PIATTOLI, *Il problema portuale di Firenze dall'ultima lotta con Giangaleazzo Visconti alle*

di Pisa, realizzata attraverso un accordo stipulato nel 1405 con il maresciallo Boucicaut, governatore di Genova per conto del re di Francia Carlo VI, e maturata però dopo un lungo assedio conclusosi nel 1406, rappresentò solo il primo passo per la costituzione di uno sbocco fiorentino sul mare.<sup>4</sup> Il castello di Livorno, e con esso tutta l'area di ancoraggio destinata alle imbarcazioni di maggiore tonnellaggio, che ormai non potevano più approdare nel sempre più insabbiato Porto Pisano, rimase per altri quindici anni nelle mani dei genovesi, impedendo di fatto ai fiorentini di sfruttare a pieno la sudata e costosa acquisizione di Pisa e rimandando sino al 1421 la messa in cantiere di una politica marittima di ampio respiro.<sup>5</sup>

Prima però che la questione pisana si fosse posta in tutta la sua evidente drammaticità qual era stata l'attitudine fiorentina nei confronti dei porti toscani e segnatamente di Porto Pisano? Una preliminare risposta a questo interrogativo ci permetterà di inquadrare e di definire meglio quelle che sarebbero state le linee fondamentali della strategia marittimo-commerciale di Firenze nel pieno e nel tardo Quattrocento.

Un certo filone storiografico pisano avviato da Gioacchino Volpe, e in voga sino alla metà circa del Novecento,<sup>6</sup> aveva disegnato uno schema abbastanza rigido dei gruppi economici e dei relativi ceti sociali che avrebbero condizionato pesantemente la politica, e segnatamente la politica commerciale, pisana nel corso del XIV secolo. Da una parte vi sarebbero stati i cosiddetti 'Bergolini', ovvero i mercanti e soprattutto gli armatori, favorevoli a un atteggiamento di decisa apertura della città e di Porto Pisano nei confronti degli uomini d'affari fiorentini, considerati i maggiori e i più ricchi partner commer-

---

*prime trattative per l'acquisto di Pisa (1402-1405)*, «Rivista storica degli archivi toscani», II, 1930, pp. 157-190; F. MELIS, *Firenze e le sue comunicazioni con il mare nei secoli XIV-XV*, in Id., *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, a cura di L. Frangioni, Firenze, Le Monnier, 1984, pp. 121-141; BRUCKER, *Dal Comune alla Signoria* cit., pp. 179-196.

<sup>4</sup> La capitolazione pisana del 1406 fu così commentata da GIOVANNI DI PAGOLO MORELLI, *Ricordi*, a cura di V. Branca, Firenze, Le Monnier, 1956, p. 472: «ma quella novella sollevò li animi a feste e a spese grandi e magnifiche. È 'ntervenue che crebbe tanto li animi nostri, che de' molti istatuti fatti con ogni opportuno giudicio, niuno n'osservò; e in tutto rotti per grandi, mezzani e minori, altro che per le priete preziose, velluti cremusi e zetani vellutati gremisi messi a oro, tutte le nostre donne erano copiose in tanto che io ho credenza che molte d'orrevolezza si sarebbero convenute con reine».

<sup>5</sup> R. PIATTOLI, *Genova e Firenze al tramonto della libertà di Pisa*, «Giornale storico e letterario della Liguria», VI, 1930, pp. 214-232 e 311-326; BRUCKER, *Dal Comune alla Signoria* cit., pp. 234 e sgg.; O. VACCARI, *Livorno: nascita di una città portuale*, Tesi di dottorato di ricerca in storia medievale, Università degli Studi di Cagliari, 1996, pp. 189-196.

<sup>6</sup> Ma se ne avvertono ancora profondi echi in O. BANTI, *Jacopo d'Appiano. Economia, società e politica del comune di Pisa al suo tramonto (1392-1399)*, Livorno, Il Telegrafo, 1971.

ciali. Dall'altra si sarebbero consolidati gli interessi dei 'Raspanti', cioè delle famiglie i cui capitali, dopo la crisi economica successiva alla disfatta della Meloria, avevano trovato nelle attività manifatturiere (soprattutto nel comparto laniero, ma non solo) una nuova forma di impiego per i capitali precedentemente accumulati o investiti nelle imprese mercantili; queste categorie di 'industriali', pertanto, avrebbero visto nei fiorentini dei temibili concorrenti che era opportuno tenere il più lontano possibile da Pisa, alzando il livello generale dei dazi portuali e delle gabelle da riscuotere alle porte delle mura urbane.

Una divisione così rigida, capace di influenzare fortemente la politica economica pisana e per conseguenza di determinare repentine aperture e altrettanto brusche chiusure dei mercati cittadini e di Porto Pisano a seconda del tipo di governo al potere, è stata già oggetto nei decenni passati di intelligenti e avvedute riletture critiche, se non di vere e proprie revisioni radicali.<sup>7</sup> Un punto non marginale, però, su cui non si è forse puntato l'attenzione fino in fondo risiede nel fatto che una delle due presunte lobby politico-economiche, quella filo-fiorentina dei Bergolini rappresentante gli interessi precipui dei proprietari di navi, mi pare che già alla metà del Trecento (se non anche qualche decennio prima) avesse perso buona parte dei punti di forza che la storiografia tradizionale le attribuiva. Voglio dire che l'attività armatoriale pisana e il raggio d'azione della marina mercantile della città toscana nel periodo successivo alla sconfitta della Meloria e, ancora di più, dopo la grave perdita della Sardegna (1324-1326), quasi impallidiscono rispetto ai fasti duecenteschi:<sup>8</sup> il movimento portuale dello scalo pisano sembra sempre più scandito, mano a mano che ci inoltriamo verso gli ultimi decenni del XIV secolo, dalle soste effettuate dalle marine straniere, segnatamente catalane e genovesi, con una preponderanza dei navigli di Barcellona, Maiorca, Tortosa, Perpignano, ecc. per quanto riguarda il numero delle imbarcazioni (spesso di medio tonnellaggio), e, viceversa, con una netta supremazia della marina di Genova per ciò che concerne la stazza dei velieri utilizzati. E non mancavano certamente navi veneziane, provenzali, biscagline, siciliane e delle due riviere liguri.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> La più importante e acuta rimane quella di M. TANGHERONI, *Politica, commercio, agricoltura a Pisa nel Trecento*, Pisa, PLUS, 2002<sup>2</sup> (l'edizione originale è del 1973), pp. 31-49. Ma si veda anche il contributo di Giovanni Ciccaglioni in questo stesso volume, in particolare il cap. 2 § 3.

<sup>8</sup> Sui quali si veda, a titolo di esempio, il recentissimo contributo di D. JACOBY, *The Pisan commercial manual of 1278 in the Mediterranean context*, in *Quel mar che la terra inghirlanda. In ricordo di Marco Tangheroni*, a cura di F. Cardini e M.L. Ceccarelli Lemut, 2 voll., Pisa, Pacini, 2007, vol. II, pp. 449-464.

<sup>9</sup> F. MELIS, *Sulla «nazionalità» del commercio marittimo Inghilterra-Mediterraneo, negli anni intorno al 1400*, in ID., *I trasporti e le comunicazioni cit.*, pp. 81-101; F. MELIS, *La civiltà economica nelle sue esplicazioni dalla Versilia alla Maremma*, in ID., *Industria e commercio nella Toscana medie-*

Federigo Melis, a questo proposito, con una certa dose di enfasi ottimistica affermava che «nessun porto del Mediterraneo e del Mare del Nord ha assistito ad un movimento di così varie nazionalità, come quello registrato dal *Sinus pisanus* (già abbinato a Livorno) dal 1285 innanzi: se non altro, perché a Pisa approdano navi veneziane, che non possono toccare Genova, e così genovesi, cui è preclusa Venezia».<sup>10</sup> Il fatto è che «il maggior annodo di relazioni economiche esistito nel basso Medioevo» (altra affermazione di Melis),<sup>11</sup> nel pieno Trecento, pur con qualche eccezione, in larga parte riservava alle generalmente modeste imbarcazioni pisane il traffico di cabotaggio e di redistribuzione delle merci all'interno di un circuito compreso tra la riviera ligure di Levante, la Corsica, la Sardegna, la Sicilia e il litorale toscano. Da potenza mediterranea, con reti di rapporti commerciali che andavano dalla Provenza al Maghreb orientale e dalla Catalogna sino al regno di Gerusalemme, Pisa si era ridotta al rango di centro marittimo-commerciale tirrenico, a rimorchio più che al traino delle maggiori correnti di traffico.<sup>12</sup> Per ironia della sorte genovesi e catalani, che tanto avevano contribuito al suo declino nel contesto mediterraneo, erano anche coloro che per tutto il XIV secolo alimentarono con impegno e assiduità costanti Porto Pisano, perché in questo eccezionale scalo marittimo trovavano i maggiori acquirenti di materie prime, derrate e manufatti e soprattutto incontravano i mercanti che più di ogni altro abbisognavano di noli numerosi e a buon mercato, ovvero i fiorentini, e dietro di loro tutta una folla di mercanti toscani. Per questo un'ennesima affermazione di Melis, secondo la quale «se i fiorentini non contribuivano al carico delle navi genovesi, esse viaggiavano vuote – almeno parzialmente»,<sup>13</sup> appare per

---

vale, a cura di B. Dini, Firenze, Le Monnier, 1987, pp. 29-64: 45-49; M. TANGHERONI – O. VACCARI, *L'osservatorio datiniano di Livorno e la navigazione mediterranea tra Tre e Quattrocento*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale. Da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Atti del Convegno (Genova, 1-4 giugno 1992), Genova, Società ligure di storia patria, 1992, pp. 141-164; O. VACCARI, *Livorno, un osservatorio portuale mediterraneo alle soglie del Rinascimento*, in *Livorno e il Mediterraneo da un viaggio di Edmund Dummer*, Pisa, Pacini, 1996, pp. 85-106; EAD., *Livorno cit.*, pp. 118-126, 168-176, 183-188; EAD., *Il porto di Pisa, un osservatorio mediterraneo nel tardo Medioevo*, in *Quel mar che la terra inghirlanda cit.*, vol. II, pp. 781-796.

<sup>10</sup> MELIS, *La civiltà economica cit.*, p. 46.

<sup>11</sup> *Ivi*, p. 57.

<sup>12</sup> Il fenomeno pare già avviato ben prima della metà del secolo: cfr. ad esempio M. BERTI, *Commende e redditività di commende nella Pisa della prima metà del Trecento (da documenti inediti)*, in *Studi in memoria di Federigo Melis*, 5 voll., Napoli, Giannini, 1978, vol. II, pp. 53-145; A. POLONI, *Gli uomini d'affari pisani e la perdita della Sardegna. Qualche spunto di riflessione sul commercio pisano nel XIV secolo*, in *Per Marco Tangheroni. Studi su Pisa e sul Mediterraneo medievale offerti dai suoi ultimi allievi*, a cura di C. Iannella, Pisa, ETS, 2005, pp. 157-183. Per una panoramica generale sul commercio marittimo pisano nel corso del XIV secolo, con bibliografia aggiornata al 2002, si veda TANGHERONI, *Politica, commercio, agricoltura cit.*, pp. 77-139.

<sup>13</sup> MELIS, *Sulla «nazionalità» cit.*, p. 87.



certi aspetti tautologica e autoreferenziale, perché le grosse navi tonde di Genova in questione (ovvero quelle di cui ci informa con dovizia di particolari lo straordinario carteggio Datini) erano principalmente i velieri che frequentavano Porto Pisano e non tutto il naviglio ligure nel suo complesso!

Il rapporto tra Pisa, Firenze e il mare prima della conquista del 1406 risulta così scandito da fenomeni apparentemente paradossali. Da una parte abbiamo un approdo marittimo di grande recettività, capace di offrire merci e servizi a numerosissimi operatori economici provenienti da una miriade di città e centri minori, della Toscana soprattutto (e segnatamente di Firenze oltre che di Pisa stessa, e poi di Arezzo, Prato, Pistoia, ecc.) ma anche dell'Umbria, dell'Emilia e della Lombardia. Di fronte alle torri di Porto Pisano sostavano navigli di ogni stazza e nazionalità, in grado di alimentare un poderoso flusso di traffici che passava inevitabilmente per la vicinissima città, prima di diramarsi lungo le strade che attraversavano la Toscana e i crinali appenninici.<sup>14</sup> La Pisa del secondo Trecento, che fra l'altro vantava una discreta arte della lana e un notevole settore manifatturiero legato alla concia delle pelli e alla lavorazione del cuoio in costante crescita,<sup>15</sup> non era dunque più una città marinara nel senso tradizionale del termine e sembrava divenuta una piazza di accettazione e smistamento di merci in maggioranza altrui (soprattutto fiorentine): i mercanti pisani erano soliti recarsi al porto per prendere in consegna da patroni di navi forestiere i carichi che poi in città avrebbero girato ad altri uomini d'affari forestieri. Gli operatori economici di Pisa svolgevano un ruolo importante come intermediari, e non mancavano ovviamente anche grosse compagnie mercantili-bancarie di livello internazionale come quelle degli Agliata, dei Buonconti, degli Aiutamicro, dei Gaetani, dei Grassolini, dei

<sup>14</sup> Oltre alla bibliografia citata nelle note precedenti si veda anche F. MELIS, *Aspetti della vita economica medievale. Studi nell'Archivio Datini di Prato*, I, Siena, Monte dei Paschi di Siena, 1962, pp. 173-195; Id., *L'economia delle città minori della Toscana*, in Id., *Industria e commercio cit.*, pp. 83-107: 85-95. Per un caso tipico di rapporti commerciali con le città padane cfr. R. GRECI, *Panni di lana parmensi sul mercato pisano nella seconda metà del Trecento*, in *Studi in memoria di Federigo Melis cit.*, vol. II, pp. 251-285.

<sup>15</sup> F. MELIS, *Uno sguardo al mercato dei panni di lana a Pisa nella seconda metà del Trecento*, in Id., *Industria e commercio cit.*, pp. 108-156; P. CASTAGNETO, *L'arte della Lana a Pisa nel Duecento e nei primi decenni del Trecento. Commercio, industria e istituzioni*, Pisa, ETS, 1996; D. HERLIHY, *Pisa nel Duecento. Vita economica e sociale d'una città italiana nel Medioevo*, trad. it., Pisa, Nistri-Lischi, 1973, pp. 169-178; T. ANTONI, *I costi industriali di una azienda conciaria della fine del Trecento (1384-1388)*, «Bollettino Storico Pisano», XLII, 1973, pp. 9-52: 9-24; M. TANGHERONI, *Note sull'industria conciaria a Pisa nel Medioevo*, in *Il cuoio e le pelli in Toscana: produzione e mercato nel tardo Medioevo e nell'età moderna*, Incontro di studio promosso dal Centro di Studi sulla Civiltà del tardo Medioevo (San Miniato, 21-22.II.1998), a cura di S. Gensini, Pisa, Pacini, 2000, pp. 51-70: 60 e sgg.; nello stesso volume vedi anche B. DINI, *Il commercio del cuoio e delle pelli nel Mediterraneo del XIV secolo*, pp. 71-91: 86-87; L. GALOPPINI, *Importazione di cuoio dalla Sardegna a Pisa nel Trecento*, pp. 93-117: 104-115.

Maggiolini, dei Vernagalli, dei da Settimo, dei del Voglia, ecc.;<sup>16</sup> tuttavia, il tono e il ritmo dell'economia pisana del secondo Trecento paiono molto più che in passato determinati da logiche e da fattori in qualche modo esterni, sui quali la città e il suo porto finiscono di fatto per adagiarsi in una sorta di comoda posizione di rendita, che però risulta premiare un sempre più ristretto strato di uomini d'affari.<sup>17</sup>

D'altra parte, la Firenze della seconda metà del Trecento aveva più che mai bisogno di un sicuro, vicino e poco oneroso scalo marittimo: le sue manifatture tessili non avrebbero potuto funzionare senza un costante rifornimento di materie prime provenienti da oltremare. Se ancora nei primi decenni del XIV secolo l'asse fondamentale del commercio fiorentino si imperniava sulla via che univa la Toscana alla Francia e di qui alle Fiandre e all'Inghilterra, la guerra dei Cent'anni e l'inizio di una serie di difficoltà nel reperire alcune materie prime avevano spinto le grandi società d'affari, dopo la metà del Trecento, ad aprire nuove filiali nei centri più importanti della Corona d'Aragona (prima di tutto a Barcellona, poi anche a Maiorca e a Valencia), privilegiando ancor più i trasporti marittimi rispetto a quelli praticati per via terrestre e fluviale.<sup>18</sup> Genovesi e catalani scaricavano a Porto Pisano le grosse balle di lana inglese e iberica destinate alle botteghe dei lanaioli fiorentini, così come i fardelli di grana, verzino e oricello da inviare alle tintorie della città giugliata; anche le pelli e le cuoia sarde, iberiche e maghrebine occupavano le stive delle navi e buona parte di questi carichi rimaneva stavolta nel dominio pisano, impiegata com'era nelle numerose e attivissime concerie cittadine. Ingente era anche l'afflusso di tessuti di lana stranieri: dagli ottimi panni confezionati nelle città del Brabante alle più modeste pezze lavorate in Inghilterra, nel Midi francese e in Catalogna. E non mancavano nemmeno le balle di cotone siriano e levantino in generale, acquistato in grosse quantità soprattutto

---

<sup>16</sup> Cfr. il censimento dei mercanti-banchieri pisani, non del tutto esente da imprecisioni, elaborato da F. MELIS, *Note di storia della banca pisana nel Trecento*, in ID., *La banca pisana e le origini della banca moderna*, a cura di M. Spallanzani, Firenze, Le Monnier, 1987, pp. 55-293: 223-254.

<sup>17</sup> Faccio mie le considerazioni di G. ROSSETTI, *Pisa: assetto urbano e infrastruttura portuale*, in *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Atti del Convegno Internazionale di Genova 1985, a cura di E. Poleggi, Genova, Sagep, 1989, pp. 263-286: 273-275.

<sup>18</sup> Sul cambiamento nelle strategie d'affari delle aziende fiorentine si possono confrontare a titolo d'esempio i saggi di A. SAPORI, *Studi di storia economica (Secoli XIII-XIV-XV)*, 2 voll., Firenze, Sansoni, 1955<sup>3</sup> e il volume di R.A. GOLDTHWAITE - E. SETTESOLDI - M. SPALLANZANI, *Due libri mastri degli Alberti. Una grande compagnia di Calimala (1348-1358)*, Firenze, Cassa di Risparmio di Firenze, 1995, con MELIS, *Aspetti cit.* Sul rapporto tra commercio internazionale e manifattura laniera nel corso del Trecento si veda almeno H. HOSHINO, *L'Arte della lana in Firenze nel basso Medioevo. Il commercio della lana e il mercato dei panni fiorentini nei secoli XIII-XV*, Firenze, Olschki, 1980, in particolare capp. III e IV.



dai produttori di veli di cotone provenienti da città come Bologna, Arezzo e Perugia. I velieri ripartivano quindi con panni di lana e altri manufatti confezionati nelle botteghe di Firenze (e di altre città dell'Italia centrale), ma anche con drappi serici lucchesi, armi milanesi e bresciane, carta di Fabriano e di Colle Val d'Elsa, fustagni lombardi, veli aretini e perugini, ecc.<sup>19</sup>

E che dire poi dei rifornimenti di ferro grezzo, possibile solo attraverso Pisa, che controllava allora i ricchissimi giacimenti dell'isola d'Elba, i maggiori di tutta l'Italia che guardava a sud del Po? Dopo la perdita della Sardegna, gli introiti fiscali legati alla estrazione e alla commercializzazione della vena del ferro dell'Elba erano divenuti la voce più importante dell'intero bilancio comunale pisano. Società mercantili pisane e genovesi si occupavano di trasportare e mettere in commercio questo preziosissimo minerale che trovava impiego nelle ferriere di mezza Italia.<sup>20</sup> E non era solo una questione di reperimento delle materie prime e di commercializzazione dei prodotti finiti: attraverso Porto Pisano giungevano in Toscana derrate alimentari di ogni tipo, alcune delle quali fondamentali, come il grano siciliano e provenzale, il sale sardo e delle Baleari, il vino della Corsica, l'olio ligure, della Francia del sud e del meridione d'Italia, il formaggio siciliano e quello sardo, lo zucchero siciliano e andaluso, le spezie di ogni tipo e origine, per non parlare dei prodotti della pesca di mare fossero essi in salamoia, essiccati o salati.<sup>21</sup>

Il problema è che le due città, oltre ad essere partner economici complementari, erano anche accese da una forte rivalità politica e dalla conseguente volontà di imporre alla controparte costosi trattati commerciali. Le varie chiusure di Porto Pisano, come quella verificatasi tra 1356 e 1369 o quella avvenuta tra 1399 e 1406, misero in seria difficoltà i mercanti fiorentini, costretti a ripiegare ora sulla lontana e disagiata Talamone (in territorio senese), ora sul piccolo e sabbioso porto lucchese di Motrone, infine su Piombino novella 'ca-

<sup>19</sup> MELIS, *Uno sguardo al mercato dei panni di lana a Pisa nella seconda metà del Trecento*, in ID., *Industria e commercio* cit., pp. 108-156; ID., *Aspetti* cit., pp. 173-195; M. BERTI, *Commercio all'ingrosso e al minuto dei panni di lana a Pisa nei primi decenni della dominazione fiorentina*, in ID., *Lana, panni e strumenti contabili nella Toscana bassomedievale e della prima età moderna*, Lucca, Istituto Storico Lucchese, 2000, pp. 49-118; L. FRANGIONI, *Milano fine Trecento. Il carteggio milanese dell'Archivio Datini di Prato*, Firenze, Opuslibri, 1994, capp. V-VII; B. DINI, *Arezzo intorno al 1400. Produzioni e mercato*, Arezzo, Camera di Commercio Industria, Artigianato Agricoltura, 1984, cap. III.

<sup>20</sup> Cfr. la bibliografia contenuta in P. MELI – S. TOGNETTI, *Il principe e il mercante nella Toscana del Quattrocento. Il Magnifico Signore di Piombino Jacopo III Appiani e le aziende Maschiani di Pisa*, con un saggio di L. Fabbri, Firenze, Olschki, 2006, pp. 90-93.

<sup>21</sup> M. GIAGNACOVO, *Mercanti a tavola. Prezzi e consumi alimentari dell'azienda Datini di Pisa (1383-1390)*, Firenze, Opuslibri, 2002. Anche se relativa ai primi anni del '400 si veda in proposito la minuziosa ricostruzione, basata sullo spoglio di registri doganali, operata da B. CASINI, *Operatori economici stranieri a Pisa all'indomani della dominazione fiorentina (1406-1416)*, in *Studi in memoria di Federigo Melis* cit., vol. III, pp. 193-243.

pitale' del piccolo Stato degli Appiani, con un pesante aggravio di costi e ritardi nelle consegne.<sup>22</sup> Senza dire della vera e propria emergenza che poteva determinarsi in occasione di scarsi raccolti dei cereali nel dominio fiorentino e nelle aree rurali confinanti, quando la carestia imponeva il ricorso massiccio all'importazione via mare di grano forestiero, il cui prezzo già elevato lievitava in funzione di tempi dilatati e di modalità di trasporto più svantaggiose.<sup>23</sup> Ma anche le conseguenze economiche per i pisani dovevano risultare altamente negative quando decidevano di precludere ai fiorentini l'accesso a Porto Pisano, con una sensibile caduta nelle entrate dei dazi doganali, e una perdita secca per i redditi dei sensali, dei cambiavalute, dei trasportatori, dei magazzinieri, ecc. Non doveva essere affatto un isolato il mercante pisano Giovanni Benigni di cui parla l'Anonimo Muratoriano, che «era procuratore delli Fiorentini e aveva ogni anno di provigione fiorini cinquecento d'oro».<sup>24</sup> L'allontanamento degli uomini d'affari di Firenze diveniva in sostanza una *extrema ratio*, l'ultima arma, certo non indolore, utilizzata per evitare che il potente e invadente vicino venisse a dettare legge in casa altrui: come riferirono i commissari lucchesi al loro governo, nell'anno 1397 l'accordo di pace tra Firenze e Pisa «restava solo perché i fiorentini volevano potere mectere e chavare di Pisa senza gabella tucte le merchantie» e «non volevano pagare chome li altri merchatanti».<sup>25</sup>

<sup>22</sup> P. SILVA, *L'ultimo trattato commerciale tra Pisa e Firenze*, «Studi Storici di A. Crivellucci», XVII, 1908, pp. 627-702; VACCARI, *Livorno* cit., pp. 109-118; EAD., *Da Porto Pisano a Livorno: i tempi della modificazione del sistema portuale pisano*, in «Un filo rosso». *Studi antichi e nuove ricerche sulle orme di Gabriella Rossetti in occasione dei suoi settanta anni*, a cura di G. Garzella ed E. Salvatori, Pisa, ETS, 2007, pp. 127-143: 139-140; B. SORDINI, *Il porto della «gente vana». Lo scalo di Talamone tra il secolo XIII e il secolo XV*, Siena, Protagon Editori Toscani, 2000, pp. 185-201.

<sup>23</sup> G. PINTO, *Il libro del Biadaio: carestie e annona a Firenze dalla metà del '200 al 1348*, Firenze, Olschki, 1978, pp. 84-100; CH.M. DE LA RONCIÈRE, *Prix et salaires à Florence au XIV<sup>e</sup> siècle (1280-1380)*, Rome, École française de Rome, 1982, pp. 539 e sgg. e *passim*; TANGHERONI, *Politica, commercio, agricoltura* cit., pp. 84-86; Id., *Di alcuni accordi commerciali tra Pisa e Firenze in materia di cereali (1339-1347)*, in *Studi in memoria di Federigo Melis* cit., vol. II, pp. 211-220. Anche nei periodi in cui Pisa e Porto Pisano furono completamente aperti ai fiorentini, il problema annonario vide spesso i mercanti di Pisa in una posizione contrattuale di forza, come quando, il 1 marzo del 1369 (anno di carestia), Lorenzo di Bindaccio e Battista di Giovanni da San Gimignano si rifiutarono di vendere una «non modica» quantità di grano agli ufficiali dell'Abbondanza di Firenze se questi non avessero contestualmente acquistato anche una grossa partita di sale, con un aggravio di spesa di circa 500 fiorini: cfr. ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE (da ora in avanti = ASF), *Provisioni Registri*, 56, cc. 180r-v. Molti anni dopo, alla fine di dicembre del 1393, messer Lorenzo Ciampolini ricevette 565 fiorini dalla tesoreria fiorentina, in considerazione degli importanti servizi resi, durante le ultime pesanti annate agricole, all'ufficio fiorentino dell'Abbondanza: cfr. ASF, *Provisioni Registri*, 82, cc. 257r-258r.

<sup>24</sup> Citato in TANGHERONI, *Politica, commercio, agricoltura* cit., pp. 44-45.

<sup>25</sup> L'affermazione trova conferma anche nella coeva documentazione diplomatica conservata nell'Archivio di Stato di Siena: cfr. BANTI, *Jacopo d'Appiano* cit., p. 246.

Un episodio particolare, ma certamente utile per comprendere come le ragioni della mercatura fossero spesso messe in secondo piano rispetto alla faziosità e alle rivalità politiche, è quello descritto da una petizione rivolta alla signoria fiorentina dal mercante Baldese del fu Turino Baldesi, a suo nome e a quello dei suoi soci in affari, alla fine di giugno del 1357.<sup>26</sup> Ebbene, alcuni mesi in anticipo sulla prima cacciata da Pisa dei filo-fiorentini Gambacorta (1356), Baldesi & co. erano entrati in conflitto con i pisani Piero dell'Agnello e Framuccio di Framuccio. Le due parti avevano deciso di affidarsi a un arbitrato condotto da mercanti di Pisa, i quali si dimostrarono equanimi se è vero che dettero ragione a Baldese, invitando i loro compatrioti a risarcire i fiorentini con 200 fiorini. Ma Piero, dopo l'espulsione dei Gambacorta e la presa del potere in città da parte della fazione raspante nella quale la famiglia dei Dell'Agnello giocava un ruolo di primissimo piano (il fratello Giovanni sarebbe stato doge di Pisa dal 1364 al 1368),<sup>27</sup> non solo rifiutò di pagare ma sequestrò ben 48 sacchi di lana di ragione di Baldesi & co.<sup>28</sup> La causa si complicò e andò per le lunghe. Al termine di un iter processuale durato circa 20 mesi, Baldese era convinto di ottenere una chiara vittoria,<sup>29</sup> ma Piero dell'Agnello, facendo ricorso a tutto il suo potere in città,<sup>30</sup> forzò la mano ai giudici. La sentenza contraria ai mercanti fiorentini li obbligava a pagare 948 fiorini e le spese processuali. Il loro procuratore a Pisa cercò di ricorrere in appello, ma Piero e Framuccio «mala malis addentes» fecero in modo che gli ufficiali del comune di Pisa arrestassero il procuratore sottoponendolo a un duro regime carcerario, con privazioni e soprusi di ogni sorta.<sup>31</sup> Allo stremo delle forze il procuratore gettò la spugna, rinunciando a richiedere il giudizio di appello. Baldese dovette pagare 1020 fiorini agli eredi di Piero dell'Agnello e a Framuccio di

<sup>26</sup> ASF, *Provisioni Registri*, 44, cc. 155r-156v e 160r.

<sup>27</sup> M. TANGHERONI, *Dell'Agnello Giovanni*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Roma, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, 1989, pp. 49-55. Sulla famiglia dell'Agnello nel periodo precedente gli avvenimenti citati è sempre imprescindibile il riferimento a E. CRISTIANI, *Nobiltà e popolo nel Comune di Pisa. Dalle origini del podestariato alla signoria dei Donoratico*, Napoli, Istituto Italiano per gli Studi Storici, 1962, partendo dall'indice dei nomi.

<sup>28</sup> «ipso Piero exaltato in civitate Pisarum propter expulsionem factam de Gambacurtis predictis, pro ut est omnibus manifestum, fecerunt ipsi Pierus et Framuccius arrestari in civitate Pisarum quadragintaotto saccos lane dicti Baldesis et sociorum».

<sup>29</sup> «tam de iure secundum consilia sapientium quam de equitate secundum bona observantia mercatorum».

<sup>30</sup> «propter potentiam predictorum et consortum suorum».

<sup>31</sup> Pazzino di Luca, questo era il suo nome, venne prelevato da casa sua e portato in carcere dentro una bara. Quindi fu fatto soffrire di fame e di sete. Nonostante le sofferenze resistette per qualche giorno. Infine, 'consigliato' da un medico non si sa quanto imparziale, rinunciò a ricorrere in appello «ut mortis periculum evitaret».

Framuccio. Per la qual cosa il 27 giugno 1357 venne approvata a Firenze la concessione di un diritto di rappresaglia da parte di Baldese e dei suoi soci contro qualsiasi cittadino pisano per l'ammontare dei 1020 fiorini ingiustamente pagati e per altri 400 fiorini che costituivano le spese processuali.<sup>32</sup>

La seconda cacciata dei Gambacorta (ottobre 1392), con la cruenta eliminazione di Piero allora signore della città per volontà di Jacopo d'Appiano,<sup>33</sup> fece invece da teatro a una serie di tumulti e disordini incontrollati, durante i quali molti mercanti e artigiani fiorentini dimoranti a Pisa vennero derubati e le loro botteghe saccheggiate. Un anno e mezzo dopo la vicenda, i fiorentini non erano stati ancora indennizzati, ragione per cui decisero di inviare un loro sindaco, nominato dal comune e supportato dai consiglieri dall'arte di Calimala, che facesse piena luce dalla vicenda e, soprattutto, obbligasse le autorità pisane a farsi carico del risarcimento.<sup>34</sup>

Negli ultimi giorni del 1396 il veliero di un armatore di Genova attraccò nel grande porto ligure, recando con sé, fra le molte mercanzie stivate, 32 grosse balle di lana inglese, caricata a Southampton dalla compagnia londinese dei fiorentini Alamanno e Antonio Mannini su ordine e per conto di Nofri di Palla Strozzi. A causa degli impedimenti 'politici' all'utilizzo di Porto Pisano da parte dei fiorentini, lo Strozzi dovette attendere un anno e mezzo, scrivendo lettere sempre più esasperate e disperate alla filiale genovese del Datini, per far arrivare in Toscana (via Motrone) la sua pregiata lana.<sup>35</sup>

Queste 'normali' difficoltà incontrate dai fiorentini nel corso del Trecento vennero poi acuite sullo scorcio del secolo dalla politica espansionistica viscontea, che mise a nudo, oltre alla debolezza dell'assetto difensivo fiorentino, anche la fragilità dell'economia di Firenze di fronte alla mancanza di un proprio sbocco marittimo. Di qui la decisione non più rimandabile di procedere, dopo la scomparsa di Giangaleazzo e della minaccia milanese, alla definitiva annessione di Pisa e del suo porto. Fino al 1421 tuttavia, a causa del costante controllo di Livorno da parte della Repubblica di Genova, la tradizionale prassi dei mercanti fiorentini di ricorrere quasi totalmente ai noli stranieri dovette continuare, mentre l'economia di Pisa, in virtù di una politica della do-

---

<sup>32</sup> Un episodio simile, anche se meno pittoresco, sempre relativo al periodo segnato dal governo dei Raspanti e dalla forte ostilità tra Pisa e Firenze, è documentato in ASF, *Provvisioni Registri*, 47, cc. 56v-57r (ottobre 1359).

<sup>33</sup> Sulle ragioni politiche ed economiche dell'avvento della signoria Appiani vedi BANTI, *Jacopo d'Appiano* cit., pp. 38-93.

<sup>34</sup> ASF, *Provvisioni Registri*, 83, cc. 2v-4r (marzo 1394).

<sup>35</sup> La vicenda è ampiamente documentata dal carteggio datiniano: cfr. ARCHIVIO DI STATO DI PRATO, *Datini*, 767.23/514245-514250; 490.22/505965; 770.19/514259-514266; 772.28/514251-514254.



minante ispirata da una ferrea volontà di ‘bonificare’ politicamente la città, e per le conseguenze determinate da un pesante aggravio del carico fiscale e da una progressiva emorragia dei ceti sociali più elevati ed economicamente più dinamici che prendevano la via dell’esilio volontario (soprattutto in Sicilia e a Barcellona), perdeva quel poco che le era rimasto della sua antica vocazione marinara.<sup>36</sup> I Consoli del Mare, magistratura che a Pisa si era sempre occupata essenzialmente di commercio marittimo ed era guidata dagli esponenti di punta del ceto mercantile locale, dopo il 1406 divenne una sorta di organo politico. Esercitato esclusivamente da funzionari fiorentini, a cui veniva vietato di esercitare attività mercantili private durante l’ufficio, il Consolato del Mare accumulò brevemente tutta una serie di competenze disparate, oltre a quelle tradizionali: difesa di Pisa e delle sue strutture portuali, controllo sulla presenza dei forestieri a Pisa, supervisione sull’esazione di tasse e dogane, sul governo del contado pisano, sulla gestione dei problemiannonari cittadini, ecc.<sup>37</sup>

Studi più e meno recenti hanno evidenziato come fino all’acquisizione di Livorno, e quindi al raggiungimento del pieno controllo politico del *Sinus pisanus*, l’organizzazione dei trasporti marittimi e la tipologia del movimento portuale rimasero sostanzialmente inalterati rispetto agli ultimi anni del Trecento. Nel febbraio del 1406, alla vigilia della occupazione militare fiorentina,

---

<sup>36</sup> Sugli argomenti in questione la letteratura è ormai molto vasta. Si vedano almeno i saggi di G. PETRALIA, *‘Crisi’ ed emigrazione dei ceti eminenti a Pisa durante il primo dominio fiorentino: l’orizzonte cittadino e la ricerca di spazi esterni (1406-1460)*, in *I ceti dirigenti nella Toscana del Quattrocento*, Atti del Quinto e Sesto Convegno (Firenze, 10-11 dicembre 1982 e 2-3 dicembre 1983), Firenze, Papafava, 1987, pp. 291-352; *Banchieri e famiglie mercantili nel Mediterraneo aragonese. L’emigrazione dei pisani in Sicilia nel Quattrocento*, Pisa, Pacini, 1989; *Pisa laurenziana: una città e un territorio per la conservazione dello ‘stato’*, in *La Toscana al tempo di Lorenzo il Magnifico. Politica Economia Cultura Arte*, Atti del Convegno di studi promosso dalle Università di Firenze, Pisa e Siena (5-8.IX.1992), 3 voll., Pisa, Pacini, 1996, III, pp. 955-980. Nuove importanti acquisizioni verranno dal lavoro di M.E. SOLDANI, *Uomini d’affari e mercanti toscani a Barcellona nel Quattrocento*, Barcellona, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, in corso di stampa. Sulla presenza dei pisani a Bruges dopo il 1406 vedi il recentissimo lavoro di L. GALOPPINI, *Mercanti toscani e Bruges nel tardo medioevo*, Pisa, Plus, 2009, pp. 57, 218-226. Infine, per non tediare il lettore con una nota pletorica, mi permetto di rinviare a MELI – TOGNETTI, *Il principe e il mercante* cit., alle pp. 69-88 con la relativa bibliografia aggiornata.

Segnalo tuttavia, perché trovata più di una volta, l’eccezione della nave a due ponti della portata di 350 botti e con una ciurma composta da 28 uomini chiamata san Giuliano, di proprietà dell’armatore pisano Marchio di Antonio dal Poggio, attiva alla fine degli anni sessanta sulle rotte che conducevano in Sardegna e in Provenza: cfr. S. TOGNETTI, *Il ruolo della Sardegna nel commercio mediterraneo del Quattrocento. Alcune considerazioni sulla base di fonti toscane*, «Archivio Storico Italiano», CLXIII, 2005, pp. 87-132: 117-119; ASF, *Notarile Antecosimiano*, 9444, cc. 225r-226.

<sup>37</sup> M. MALLETT, *The Sea Consul of Florence in the fifteenth century*, «Papers of the British School at Rome», XXVII, 1959, pp. 156-169. Vedi ora anche il recentissimo saggio di G. CICCAGLIONI, *Il mare a Firenze. Interazioni tra mutamenti geografici, cambiamenti istituzionali e trasformazioni economiche nella Toscana fiorentina del ‘400*, «Archivio Storico Italiano», CLXVII, 2009, pp. 91-125.



un gruppo di mercanti appartenenti alla comunità degli uomini d'affari di Barcellona residenti a Pisa indirizzò ai consiglieri della madre patria una lettera dai toni drammatici, se non apocalittici, nella quale Firenze veniva descritta come un città mossa da una superbia e da una diabolica avidità che certamente dispiacevano a Dio e a tutta l'umanità, mentre l'eventuale caduta di Pisa in mano ai fiorentini era equiparata a una sorta di distruzione del mondo intero.<sup>38</sup> Si temeva, non del tutto a torto, che conquistato un grande sbocco al mare le autorità fiorentine si sarebbero orientate a mettere in piedi una autonoma politica navale e marittima, andando inevitabilmente a ledere gli interessi di mercanti e armatori stranieri che da decenni facevano scalo a Porto Pisano offrendo, con grande profitto, i noli delle proprie imbarcazioni. Senza considerare che Firenze e i centri mercantili catalani, soprattutto di Barcellona, cominciarono proprio allora a entrare in attrito per gli accresciuti ambiti commerciali nei quali tendevano a farsi sempre più concorrenza.<sup>39</sup> Le paure, tuttavia, non sembrarono trovare conferma sino all'inizio degli anni '20 del Quattrocento. Navi catalane, liguri, veneziane e francesi continuarono a dare il tono al movimento portuale pisano-livornese,<sup>40</sup> e talvolta a non darlo: come quando durante la grave carestia del 1411-12, verificatasi in un periodo segnato da aperte ostilità tra Firenze e la Repubblica di Genova, i velieri liguri assaltavano le galee e le navi noleggiate in Sicilia e in Provenza per rifornire di grano la Toscana rendendo oltre modo problematico l'approvvigionamento

<sup>38</sup> Il documento si trova in A. CAPMANY Y DE MONTPALAU, *Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Barcelona, Cámara Oficial de Comercio y Navegación, 1961-1963, vol. II, pp. 207-208 e ad esso fu dato ampio e suggestivo rilievo in una mostra organizzata, dal compianto Marco Tangheroni, nei locali degli antichi arsenali medicei di Pisa nell'autunno del 2003: cfr. *Pisa e il Mediterraneo. Uomini, merci, idee dagli Etruschi ai Medici*, Catalogo della mostra (Pisa, 13 settembre-9 dicembre 2003), a cura di M. Tangheroni, Milano, Skira, 2003.

<sup>39</sup> M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli, L'Arte Tipografica, 1972<sup>2</sup>, pp. 261 e sgg.; D. IGUAL LUIS, *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Castelló, Bancaixa, 1998, pp. 31 e sgg.

<sup>40</sup> Si veda ad esempio C. GIORGIONI MERCURIALI, *Il commercio tra la Catalogna e Pisa all'inizio del XV secolo, alla luce dei registri della Lleuda di Collioure*, «Medioevo. Saggi e Rassegne», XII, 1987, pp. 87-118: 105 e sgg.; R. CONDE Y DELGADO DE MOLINA, *El tráfico comercial entre la Corona de Aragón y Pisa en 1414 según los libros de la lezda de Collioure*, in *Studi di storia economica toscana nel Medioevo e nel Rinascimento in memoria di Federigo Melis*, Pisa, Pacini, 1987, pp. 125-143: 126-127. Ulteriori specifici esempi vengono forniti dai registri contabili di Nofri Strozzi in merito a massicce importazioni di lana inglese e ad assicurazioni marittime (attive e passive), attività entrambe documentate tra il 1406 e il 1414: cfr. ASF, *Carte Strozzi*, III, 280, cc. 37v-39r, 42v-43r, 51v-52r, 67v-68r, 86v-87r, 90v-92r, 100v-101r, 173v-176r; *ivi*, III, 281, cc. 34v-35r, 39v-40r, 107v-108r, 141v-142r, 156v-157r. L'analisi di questa documentazione si trova in S. TOGNETTI, *Gli affari di messer Palla Strozzi (e di suo padre Nofri). Imprenditoria e mecenatismo nella Firenze del primo Rinascimento*, «Annali di storia di Firenze», IV, 2009, pp. 7-88: 15-17 e 22-25.

annonario di Firenze via mare.<sup>41</sup> Nel quindicennio in questione, pur se le filiali delle aziende mercantili-bancarie di Firenze stavano cominciando a mettere salde radici a Pisa, gli interessi economici dei fiorentini in città e a Porto Pisano continuarono talvolta a essere curati da corrispondenti locali: la compagnia dei Vernagalli si distinse nel biennio 1411-12 per aver assicurato all'ufficio dell'Abbondanza di Firenze pronti e solleciti rifornimenti di grano siciliano in tempo di altissimi prezzi dei cereali e di generale penuria per tutta la Toscana, meritandosi un encomio pubblico e un'esenzione fiscale per i soci;<sup>42</sup> per quasi tutti gli anni venti la grande banca d'affari fiorentina intestata a Lorenzo di messer Palla Strozzi e a Orsino di Lanfredino Lanfredini si serviva di Ciolo e Rinieri Benedetti & compagni, mercanti pisani, per curare la gran parte del traffico commerciale gravitante intorno a Porto Pisano, legando a sé l'azienda pisana attraverso una società in accomandita.<sup>43</sup>

Un vero e proprio cambio di rotta si ebbe giusto all'indomani dell'acquisto di Livorno. Allora Firenze portò avanti una politica marinara molto ambiziosa, nell'intento di mettere in piedi un sistema di galee di Stato pensato e progettato sul modello delle mude veneziane.<sup>44</sup> Le quattro linee avviate dal governo fiorentino rispecchiavano le aree strategiche per l'economia di Firenze della prima metà del Quattrocento: il viaggio verso la Catalogna e i vari centri portuali catalano-aragonesi (con un percorso ad anello che prevedeva scali anche nei porti siciliani), così come quello verso l'Inghilterra e le Fiandre (con soste intermedie nei porti andalusi e in Portogallo), doveva rispondere alle esigenze dell'industria laniera e serica fiorentina, ma anche a quella conciaria pisana, procurando massicci e regolari rifornimenti di materie prime. Il viaggio di Levante prevedeva carichi notevoli di tessuti fiorentini all'andata, quindi un ritorno di seta, allume, cotone e sostanze coloranti, più le spezie che venivano però in buona parte scaricate nei porti dell'Italia meridionale dove i mercanti avrebbero acquistato soprattutto derrate alimentari. Quanto al viaggio di Barberia (con soste anche in Sicilia) erano ancora una volta la lana, i pellami e le derrate alimentari a farla da padrone. Per evitare che le navi viaggiassero vuote su determinate rotte, i patroni e i mercanti che avevano in-

---

<sup>41</sup> G. PINTO, *L'annona: un caso particolare. L'ufficio fiorentino dell'Abbondanza negli anni 1411-1412*, in Id., *Città e spazi economici nell'Italia medievale*, Bologna, CLUEB, 1996, pp. 97-122: 99 e sgg.

<sup>42</sup> *Ivi*, p. 109.

<sup>43</sup> ASF, *Carte Strozziene*, III, 288, cc. 8, 26, 44, 65, 111, 114, 138, 147, 153, 174, 180, 208, 228, 230, 239, 251; *ivi*, III, 289, cc. 3, 28, 34, 114, 127, 128, 130, 131, 134, 155, 157, 174, 186, 187, 191, 193, 197, 203, 204, 205, 211, 213, 216, 226.

<sup>44</sup> M. MALLETT, *The Florentine galleys in the fifteenth century*, Oxford, Clarendon Press, 1967, pp. 21-61; BRUCKER, *Dal Comune alla Signoria* cit., pp. 482-488.

vestito i loro capitali nel noleggio delle galee acquistavano merci nei porti intermedi previsti dalle tabelle di viaggio, per poi rivenderle negli scali dove si prevedeva di imbarcare ingenti quantitativi carichi da consegnare al ritorno in Toscana: è il caso delle spezie, della frutta secca, del riso, dell'olio, del vino e di altri prodotti alimentari mediterranei che, imbarcati nei porti del meridione iberico, venivano scaricati nelle Fiandre e a Southampton prima di riempire le stive delle galee con le ingombranti balle di lana inglese; così come si smerciavano panni catalani di medio pregio nei centri dell'Italia meridionale.<sup>45</sup>

La storiografia che si è interessata alle galee di Stato fiorentine, pur con sfumature e approfondimenti differenti, ha solitamente dato un giudizio non positivo su un fenomeno durato circa sessant'anni, anche se i momenti relativamente più felici per la marina di Stato sarebbero coincisi con gli anni 1422-30, 1436-47 e tutti gli anni '60, ovvero con i periodi nei quali la Repubblica di Firenze riuscì ad avere relazioni pacifiche con le principali potenze marittime del Mediterraneo occidentale (Corona d'Aragona principalmente).<sup>46</sup> Volendo sintetizzare al massimo la questione, gli storici che si sono occupati di questo tema hanno giudicato l'organizzazione delle galee di Stato un sistema molto costoso e troppo rigido, incapace cioè di attirare gli investimenti di operatori stranieri; eccessivamente limitante per quanto riguarda la libertà di commercio; inefficace nel merito, cioè nella capacità di offrire alle industrie tessili cittadine regolari rifornimenti di materie prime e smercio dei prodotti finiti; non paragonabile per sicurezza dei trasporti al modello veneziano; infine non appropriato per tutte le esigenze del commercio internazionale, nel senso che non dava l'opportunità di trattare con frequenza costante anche articoli merceologici importanti, ma non direttamente legati alle manifatture e alle esigenze annonarie cittadine, come le spezie. Nella sostanza un sistema inutile, quando non addirittura dannoso.<sup>47</sup>

<sup>45</sup> MALLETT, *The Florentine galleys* cit., pp. 62-92 e 113-143; W.B. WATSON, *The structure of the Florentine Galleys trade with Flanders and England in the fifteenth century*, «Revue belge de philologie et histoire», XXXIX, 1961, pp. 1073-1091 e pp. 317-347.

<sup>46</sup> Si veda a titolo d'esempio il recente studio di M.E. SOLDANI, *Alfonso il Magnanimo in Italia: pacificatore o crudel tirano? Dinamiche politico-economiche e organizzazione del consenso nella prima fase della guerra con Firenze (1447-1448)*, «Archivio Storico Italiano», CLXV, 2007, pp. 267-324.

<sup>47</sup> MALLETT, *The Florentine galleys* cit., pp. 145-152; MELIS, *La civiltà economica* cit., pp. 61-62; F. ANGIOLINI, *L'arsenale di Pisa fra politica ed economia: continuità e mutamenti (secoli XV-XVI)*, in *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, a cura di E. Concina, Roma, La Nuova Italia Scientifica, 1987, pp. 69-82: 72-74. Recenti e interessanti spunti anche in CICCAGLIONI, *Il mare a Firenze* cit., pp. 101 e sgg. e, soprattutto, in A. CARLOMAGNO, *Il banco Salviati di Pisa: commercio e finanza di una compagnia fiorentina tra il 1438 e il 1489*, Tesi di dottorato in Storia, Università di Pisa, XII ciclo, 2006-2009, pp. 171-191.

Ora a me sembra di cogliere in questa valutazione, che è per certi aspetti condivisibile, un eccesso di pessimismo e sicuramente una certa dose di existenzialismo. Innanzitutto, per giudicare le finalità che si proposero i governanti fiorentini e la messa in opera del sistema delle galee, occorre soffermarsi con attenzione sulla congiuntura dell'economia di Firenze nei primi decenni del Quattrocento e non volgere direttamente lo sguardo agli esiti di fine secolo, quasi sorvolando su mezzo secolo di storia del commercio, delle manifatture e della navigazione. Non meno importante è dare il giusto peso politico, almeno a livello di ambizioni e di progettualità, all'opera portata avanti dalla Repubblica fiorentina nel campo della navigazione mercantile; in caso contrario si finisce, a mio avviso, per ridurre i fenomeni economici a manifestazioni di una logica posta fuori dal tempo e dalle circostanze.

All'inizio degli anni venti del XV secolo, dopo aver sottomesso mezza Toscana a un costo molto elevato,<sup>48</sup> Firenze pensò che fosse giunto il tempo di dare un'organizzazione più razionale ed efficiente ai trasporti marittimi del suo territorio, cercando di ridurre il peso della dipendenza presso che totale dai navigli stranieri.<sup>49</sup> Le materie prime e le derrate alimentari più importanti dovevano essere sempre importate da regioni anche molto lontane, e già questo rendeva naturalmente incerto il ritmo degli acquisti e delle vendite; ricorrere sempre e comunque a marine mercantili genovesi, catalane, veneziane, ecc., poteva e si era rivelato a volte molto pericoloso, durante i periodi di ostilità o per via della guerra di corsa. Firenze non poteva non riflettere sul fatto che una lar-

---

<sup>48</sup> DATI, *L'Istoria di Firenze* cit., p. 136 annotava: «Rispondoti: come tu hai inteso, nella guerra del papa, che fu dall'anno 1375 all'anno 1378, ispesono i Fiorentini venticinque centinaia di migliaia di fiorini. Nella prima guerra col Conte di Vertù, che fu dall'anno 1388 al 1391, spesonno trentadue centinaia di migliaia di fiorini. Nella seconda guerra col detto Conte di Vertù, che hai udito che fu dal 1395 al 1398, spesonno diciotto centinaia di migliaia di fiorini. Nella terza guerra col detto duca di Melano, che fu dall'anno 1401 al 1404, ispesono venticinque centinaia di migliaia di fiorini». Relativamente al costo delle guerre intraprese per imporre l'egemonia fiorentina sulla regione e al conseguente inasprirsi del carico fiscale per finanziare le spese belliche si possono vedere A. MOLHO, *Florentine public finances in the early Renaissance, 1400-1433*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1971 e G. CIAPPELLI, *Il cittadino fiorentino e il fisco alla fine del Trecento e nel corso del Quattrocento: uno studio di due casi*, «Società e storia», XLVI, 1989, pp. 823-872.

<sup>49</sup> Si trattava evidentemente di un processo che si inseriva nel più generale contesto di riorganizzazione delle attività agricole, commerciali, finanziarie e manifatturiere promossa dai governi della Repubblica fiorentina nel corso di tutto il XV secolo. Si veda in proposito D. HERLIHY, *Le relazioni economiche di Firenze con le città soggette nel secolo XV*, in *Egemonia fiorentina ed autonomie locali nella Toscana nord-occidentale del primo Rinascimento: vita, arte, cultura*, Settimo Convegno internazionale (Pistoia, 17-20.IX.1975), Pistoia, Centro italiano di studi di storia e d'arte, 1978, pp. 79-109; P. MALANIMA, *La formazione di una regione economica: la Toscana nei secoli XIII-XV*, «Società e storia», XX, 1983, pp. 229-269; S.R. EPSTEIN, *Strutture di mercato*, in *Lo stato territoriale fiorentino (secoli XIV-XV). Ricerche, linguaggi, confronti*, a cura di A. Zorzi e W. Connell, Pisa, Pacini, 2000, pp. 93-134; S. TOGNETTI, *Attività industriali e commercio di manufatti nelle città toscane del tardo Medioevo (1250 ca.-1530 ca.)*, «Archivio Storico Italiano», CLIX, 2001, pp. 423-479: 450-475.



ga parte delle sue botteghe laniere nei primi decenni del Quattrocento produceva tessuti lavorati con la lana esportata da un paese che aveva dato i primi segnali di ostilità nei confronti dei mercanti fiorentini e che, dopo la riconquista della Sicilia e la liquidazione del problema sardo, si apprestava con il sovrano Alfonso V a mettere piede nel meridione continentale scalzando i rivali angioini.

Del resto l'impianto delle linee di navigazione di Stato, che certo fu un'operazione costosa, non mi pare che abbia irrigidito più di tanto il traffico marittimo in entrata e in uscita da Porto Pisano e Livorno durante il XV secolo: prova ne è, anzi, che alcune società fiorentine utilizzavano navi proprie o ricorrevano abitualmente e assiduamente al servizio di velieri provenienti dai vari porti della Penisola,<sup>50</sup> se non di nazionalità straniera, come è il caso del banco Cambini e del suo rapporto privilegiato con patroni e armatori portoghesi.<sup>51</sup> La maggior parte del grano importato dall'estero, in occasione delle non numerose carestie che si verificarono nel corso del XV secolo, arrivava a Livorno su imbarcazioni spesso non toscane, attirate dai premi promessi e pagati dagli uffici annonari fiorentini agli importatori di questa fondamentale derrata.<sup>52</sup> In sostanza, se anche il sistema delle galee costituì un deficit per le casse della Repubblica, non sembra aver ridotto le potenzialità del principale porto toscano, tutt'altro. Ne è una conferma anche il fatto che nel 1482, appena pochi anni dopo l'interruzione definitiva della navigazione di Stato, il vecchio mercante-banchiere Ugolino Martelli, a suo tempo socio accomandatario dei Medici e patrono di numerose galee della Repubblica, scriveva nelle sue ricordanze familiari di possedere a Livorno «una chasa grande chon uno maghazino bello» adiacente alle mura dell'arsenale, il cui valore era giudicato in 450 fiorini di suggello, più un'altra «chasetta» stimata 100 fiorini.<sup>53</sup>

<sup>50</sup> A titolo d'esempio, il 1 aprile 1469 messer Giovanni del fu Andrea, cittadino veneziano originario di Ancona, proprietario di una nave a due ponti, noleggiò la sua imbarcazione a Giovanni di maestro Antonio Falcucci, cittadino e mercante fiorentino residente a Pisa, che agiva per conto di Giovanni e Piero Salviati & co. di Pisa. La nave avrebbe dovuto compiere un viaggio in Provenza per caricare sale a Port-du-Bouc. Cfr. ASF, *Notarile Antecosimiano*, 9444, cc. 224r-225r. Sul sodalizio d'affari tra il Falcucci e i Salviati vedi CARLOMAGNO, *Il banco Salviati di Pisa* cit., pp. 72-75, 122, 406-408 e *passim*.

<sup>51</sup> S. TOGNETTI, *Aspetti del commercio internazionale del cuoio nel XV secolo: il mercato pisano nella documentazione del banco Cambini di Firenze*, in *Il cuoio e le pelli in Toscana* cit., pp. 17-50; 36-39; ID., *Un'industria di lusso al servizio del grande commercio. Il mercato dei drappi serici e della seta nella Firenze del Quattrocento*, Firenze, Olschki, 2002, pp. 174-179. Sulle galee di proprietà del banco Medici vedi invece R. DE ROOVER, *Il banco Medici dalle origini al declino (1397-1494)*, trad. it., Firenze, La Nuova Italia, 1970, pp. 214-215, 483, 495-496, 498, 500, 501, 503-505.

<sup>52</sup> S. TOGNETTI, *Problemi di vettovagliamento cittadino e misure di politica annonaria a Firenze nel XV secolo (1430-1500)*, «Archivio Storico Italiano», CLVII, 1999, pp. 419-452.

<sup>53</sup> UGOLOGINO DI NICCOLÒ MARTELLI, *Ricordanze dal 1433 al 1483*, a cura di F. Pezzarossa, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 1989, pp. 301-302.



Quanto al peso della politica, ritengo che non si possa ignorare del tutto la volontà fiorentina di dare, con l'organizzazione delle galee statali, un segnale forte dentro e fuori della Toscana. Quel segnale che alcuni, come i mercanti di Barcellona dimoranti a Pisa a inizio secolo, temevano. E infatti la presenza di armatori catalani a Porto Pisano e Livorno e quella di società commerciali provenienti dai centri della Corona d'Aragona si ridusse progressivamente sino a quasi a scomparire alla metà del Quattrocento.<sup>54</sup> E non si può inoltre sottovalutare la politica di immagine e di prestigio perseguita dalla Repubblica fiorentina nel progettare una linea di navigazione che portava i mercanti di Firenze ad Alessandria d'Egitto senza ricorrere per forza alle mude veneziane. Ma la costruzione delle galee significava anche cercare di dare uno sbocco alla esangue economia pisana riattivando l'arsenale e la cantieristica nautica. Dopo l'inevitabile pugno di ferro seguito alla conquista e la conseguente fuga delle maggiori società d'affari pisane verso la Sicilia e altre città del dominio aragonese nel Mediterraneo, i capitali disponibili in città si erano drasticamente ridotti, le manifatture erano in fase di recessione e il livello della popolazione urbana non era mai stato così basso. Le autorità fiorentine adottarono provvedimenti per attirare mano d'opera qualificata e ridare vigore ai mestieri legati alla costruzione delle navi, anche se gli effetti furono sempre abbastanza modesti, soprattutto se confrontati con i migliori risultati raggiunti nell'opera di bonifica, appoderamento e valorizzazione agricola del contado pisano.<sup>55</sup> Per quanto la politica economica fiorentina del pieno Quattrocento si fosse posta il problema di ridare slancio alla vocazione di Pisa quale città marinara, gli esiti furono tutto sommato fallimentari: ancora nel giugno del 1441, una delibera approvata nei consigli cittadini di Firenze prevedeva la concessione gratuita di una casa per un periodo di 10 anni e un'esenzione fiscale trentennale a calafati, maestri d'ascia e altri artigiani stranieri che avessero scelto di immigrare nella città di Pisa per lavorare alla costruzione delle galee di Stato, segno che le maestranze locali erano ridotte ai minimi termini.<sup>56</sup> Anche senza dividerne totalmente l'enfasi tragica, è difficile rigettare una lapidaria affermazione di Gabriella Rossetti secondo cui «il grosso mutamento portato

---

<sup>54</sup> È quanto emerge anche da un recente lavoro di J. BORDES GARCÍA, *Il commercio della lana di 'San Mateo' nella Toscana del Quattrocento*, «Archivio Storico Italiano», CLXV, 2007, pp. 635-664: in particolare pp. 657-663. Inoltre da CARLOMAGNO, *Il banco Salviati di Pisa* cit., pp. 199 e sgg. emerge chiaramente come i flussi delle importazioni a Pisa di lana proveniente dall'area catalano-aragonese fossero gestiti dalle società fiorentine, che stabilivano regolari contatti con produttori e fornitori catalani presenti nella città di Tortosa.

<sup>55</sup> Ancora una volta rinvio per brevità alla bibliografia contenuta in MELI - TOGNETTI, *Il principe e il mercante* cit., alle pp. 75-77.

<sup>56</sup> ASF, *Provvisoni registri*, 132, cc. 69v-71r.

dai fiorentini ... fu di produrre soltanto una marineria di stato: il dramma di Pisa di non avere più capitali né armatori». <sup>57</sup>

Questo avvenne anche perché, dopo il 1406 e soprattutto dopo il 1421, il ruolo di intermediazione commerciale tra il porto, la città e il resto della Toscana venne sempre più svolto da filiali di società fiorentine che soppiantarono totalmente le compagnie d'affari pisane. Al catasto del 1427 il più facoltoso cittadino fiorentino, messer Palla Strozzi, vantava il possesso di un grande edificio a Pisa confinante con quello di Giovanni Maggiolini, mercante-banchiere pisano che l'anno successivo sarebbe stato certificato come il più ricco tra i suoi concittadini (ma con un patrimonio di gran lunga più modesto di quello strozziano). Ebbene la casa pisana dello Strozzi era affittata per 4/5 alla compagnia fiorentina operante a Pisa degli eredi di Giovanni Quaratesi & Jacopo Villani. <sup>58</sup> Un esempio più o meno analogo è quello relativo alla sede del fiorentino banco Salviati di Pisa, per anni situata nei locali della casa di Pandolfo Ciampolini: già nel 1440 i due terzi dell'edificio appartenevano ormai ad Alamanno Salviati, i cui eredi sarebbero divenuti unici proprietari nel 1472. <sup>59</sup>

Una serie di misure varate dai consigli fiorentini incentivarono l'emigrazione a Pisa di cittadini di Firenze, i quali agivano nel loro nuovo luogo di residenza in qualità di mercanti beneficiati da un regime fiscale privilegiato. <sup>60</sup> Un caso esemplare è costituito dalla figura del mercante fiorentino Ridolfo di ser Gabriello, socio di minoranza del banco Salviati di Pisa tra il 1446 e il 1449, per decenni corrispondente 'pisano' del banco Cambini di Firenze e assiduo frequentatore del porto di Livorno; <sup>61</sup> immigrato a Pisa in seguito a un provvedimento di esenzione fiscale del 1439, visse nel grosso quartiere meridionale di Chinzica e contrasse matrimonio con la fiorentina Ambrogia

<sup>57</sup> ROSSETTI, *Pisa: assetto urbano* cit., p. 276.

<sup>58</sup> ASF, *Catasto*, 76, c. 184v. Sui Maggiolini nel XV secolo si possono vedere i lavori di B. CASINI, *Patrimonio e consumi di Giovanni Maggiolini mercante pisano nel 1428*, «Economia e storia», VII, 1960, pp. 37-62; G.P.G. SCHARF, *Amor di patria e interessi commerciali: i Maggiolini da Pisa a Milano nel Quattrocento*, «Studi Storici», XXXV, 1994, pp. 943-976.

<sup>59</sup> CARLOMAGNO, *Il banco Salviati di Pisa* cit., pp. 56-58. Sui Salviati vedi anche GALOPPINI, *Mercanti toscani* cit., pp. 233-240.

<sup>60</sup> Emblematico è il contenuto di una delibera presentata nel gennaio del 1439, nella quale si prevedeva, per coloro che fossero stati tassati per meno di un fiorino in occasione della presente ventina e avessero deciso di trasferirsi da Firenze a Pisa, l'esenzione da qualsiasi onere ordinario e straordinario, reale e personale, imposto a Firenze, nel contado e nell'intero distretto, fatte salve le gabelle da esigersi a Pisa: ASF, *Provvisioini Registri*, 129, c. 256v.

<sup>61</sup> S. TOGNETTI, *Il banco Cambini. Affari e mercati di una compagnia mercantile-bancaria nella Firenze del XV secolo*, Firenze, Olschki, 1999, *ad indicem*; ID., *Aspetti del commercio* cit., pp. 31, 46-47; CARLOMAGNO, *Il banco Salviati di Pisa* cit., pp. 18-19, 62-66, 121, 134, 179, 196, 433.

di Niccolò di Lotto degli Agli.<sup>62</sup> Una sua figlia andò in sposa a un terzo fiorentino dimorante a Pisa, Riccardo di Jacopo Riccardi, anch'egli mercante e corrispondente di società di Firenze, tra cui ancora i Cambini, per la cura delle merci in entrata e in uscita dal porto di Livorno.<sup>63</sup> E lo stesso si può dire per un esponente di un ramo secondario della famiglia Cambini testé nominata (Francesco di Lorenzo di Bartolomeo)<sup>64</sup> o per lo speciale Piero Vaglianti, immigrato giovanissimo a Pisa, nonché testimone di prima mano della ribellione del 1494,<sup>65</sup> la cui perentorietà, unita alla sprovvedutezza delle autorità di Firenze, sorprese non pochi operatori economici della città del giglio dimoranti a Pisa con le famiglie, e con i capitali investiti da anni in botteghe, magazzini e terre:

Nientedimanco e nostri fiorentini che si trovavano a Pisa sbigottinno tanto, così e nostri commessari e ambasciadori e ufficiali che v'erano come li abitanti fiorentini familiari d'essa città che ' fiorentini o sudditi d'essi s'appellavano, che la mattina seguente a di dieci di novembre tutti l'imbasciadori e commessari si partinno di Pisa e se ne vennono alla volta di Firenze per paura, la qual cosa fu un grande sbigottimento di quelli che familiarmente v'abitavano: ma chi aveva avviamento in ta' luogo e masserizie e possissione e fatto conto quivi avere a vivere e morire non erano atti né potevano d'essa così tosto svilupparsi che se ne potesse venire.<sup>66</sup>

Ma oltre ai semplici corrispondenti di aziende fiorentine i quali vivevano di provvigioni e di senserie, dovremmo soprattutto considerare le vere e proprie compagnie impiantate a Pisa. Si trattava nel Quattrocento di un vero e proprio esercito che annoverava i nomi più importanti della mercatura fiorentina: dai Capponi ai Martelli, dai Salviati ai Rinieri & Neretti, dai Villani agli Uguccioni, dai Quaratesi ai Rabatta & Cambi, dai Serristori ai Rucellai, dai Masi ai Canigiani, e alcuni di questi con crescenti interessi non solo nell'ambito del commercio e della finanza, ma anche nell'acquisizione e nella valorizzazione di proprietà terriere nell'agro pisano progressivamente sottratte all'impaludamento e sottoposte a rapidi processi di appoderamento.<sup>67</sup>

<sup>62</sup> ASF, *Notarile Antecosimiano*, 9447, cc. 128v-129r.

<sup>63</sup> P. MALANIMA, *I Riccardi. Una famiglia e un patrimonio nella Toscana dei Medici*, Firenze, Olschki, 1977, pp. 11 e sgg., TOGNETTI, *Il banco Cambini* cit., pp. 174, 309-311; ID., *Aspetti del commercio* cit., p. 31.

<sup>64</sup> L. BÖNINGER, *Francesco Cambini (1432-1499): doganiere, commissario ed imprenditore fiorentino nella «Pisa Laurenziana»*, «Bollettino Storico Pisano», LXVII, 1998, pp. 21-55.

<sup>65</sup> Si veda l'introduzione di Michele Luzzati a P. VAGLIANTI, *Storia dei suoi tempi, 1492-1514*, a cura di G. Berti, M. Luzzati, E. Tongiorgi, Pisa, Nistri Lischi e Pacini editori, 1982, pp. IX-XXVIII.

<sup>66</sup> *Ivi*, p. 19.

<sup>67</sup> M. MALLETT, *Pisa and Florence in the fifteenth century: aspect of the period of the first Flo-*

Se poi si analizzano i contratti di accomandita registrati presso il tribunale della Mercanzia di Firenze nel periodo successivo al 1445, ci accorgiamo come l'avvio di società che si prefiggessero l'obiettivo di impiantare un'attività mercantile di rilievo in quel di Pisa riguardasse quasi solo i fiorentini, mentre le poche accomandite che vedevano impegnati i pisani, e tutti gli immigrati a Pisa che non fossero fiorentini, erano costituite per esercitare i mestieri del conciatore di cuoia e pelli (in città e nei centri del contado, come ad esempio Peccioli), del calzolaio, dell'allevatore di bestiame nei pascoli della Maremma, del merciaio, del formaggiaio, del rivenditore al dettaglio di tessuti di lana, di seta e di lino, e solo in un caso in una generica attività mercantile all'ingrosso.<sup>68</sup> Ben altro slancio dimostravano le accomandite che vedevano la partecipazione di società fiorentine e singoli mercanti con sede a Pisa: oltre quella ben nota dei Medici, intestata a Ugolino e Antonio Martelli e attiva per alcuni decenni a partire dalla metà del Quattrocento,<sup>69</sup> tra il 1445 e il 1494 si contano 9 accomandite impiantate per trafficare a Pisa in «chambi e merchatantie», l'endiadi classica per indicare l'esercizio mercantile-bancario condotto su scala sovra-regionale.<sup>70</sup> A questi atti si dovrebbero aggiungere quelli relativi alla creazione di sodalizi nei quali il ruolo di accomandante, e quindi di finanziatore dell'impresa, toccava a ditte fiorentine già attive nella città di Pisa, un segno che le succursali pisane di imprese nate a Firenze cominciavano ad agire con una ampia autonomia gestionale dettata dal fatto di essere quotidianamente a più stretto e diretto contatto con l'attività del maggior porto della Toscana.

---

*rentine domination*, in *Florentine studies. Politics and society in Renaissance Florence*, ed. by N. Rubinstein, London, Faber & Faber, 1968, pp. 403-441: 432 e sgg.; A. MOLHO, *The Florentine "Tassa dei Traffichi" of 1451*, «Studies in the Renaissance», XVII, 1970, pp. 73-118: 97 e sgg.; MALANIMA, *I Riccardi* cit., pp. 12-24; ID., *La proprietà fiorentina e la diffusione della mezzadria nel contado pisano nei secoli XV e XVI*, in *Contadini e proprietari nella Toscana moderna*, Atti del Convegno di studi in onore di Giorgio Giorgetti (Siena, 11-13.III.1977), vol. I: *Dal Medioevo all'età moderna*, Firenze, Olschki, 1979, pp. 345-375; F. PEZZAROSSA, *La «ragione di Pisa» nelle «Ricordanze» di Ugolino Martelli*, «Archivio Storico Italiano», CXXXVIII, 1980, pp. 527-576; UGOLINO DI NICCOLÒ MARTELLI, *Ricordanze* cit., pp. 29-31, 153-166, 181-185, 205-206, 214-216, 253-256, 261; S. TOGNETTI, *Da Figline a Firenze. Ascesa economica e politica della famiglia Serristori (secoli XIV-XVI)*, Firenze, Opubli - Comune di Figline Valdarno, 2003, alla voce Pisa nell'indice; CARLOMAGNO, *Il banco Salviati di Pisa* cit.

<sup>68</sup> ASF, *Mercanzia*, 10831, cc. 31r, 34v, 35r, 37r, 42r, 48v, 58r, 79r, 81r, 93v, 98r. La medesima immagine di una divisione abbastanza netta delle sfere di competenza, da una parte i grandi mercanti-banchieri fiorentini e dall'altra i piccoli bottegai e i rivenditori al dettaglio pisani, si ricava anche dal libro mastro dalla fiorentina compagnia Quaratesi di Pisa relativo al periodo 1 gennaio 1492-1 maggio 1494: cfr. ASF, *Quaratesi*, 64.

<sup>69</sup> ASF, *Mercanzia*, 10831, c. 19v. Ma vedi anche DE ROOVER, *Il banco Medici* cit., pp. 91, 95, 98, 100, 395-399; PEZZAROSSA, *La «ragione di Pisa»* cit., pp. 563-578; UGOLINO DI NICCOLÒ MARTELLI, *Ricordanze* cit., pp. 214-216, 253-256, 261.

<sup>70</sup> ASF, *Mercanzia*, 10831, cc. 16r, 20v, 33v, 48r, 58v, 63v, 65r, 95r, 101v.



Esemplare in questo senso si rivela un contratto stipulato il 31 ottobre 1446: i soci accomandanti risultavano due aziende dirette da uomini d'affari della dominante, la Giovanni di Astorre Gianni & co. di Firenze che versava 1000 fiorini, e la Filippo di Stoldo Rinieri e Piero di Jacopo Neretti & co. di Pisa che conferiva 1500 fiorini; l'accomandatario, altro mercante fiorentino, era Piero di Benedetto Doffi che avrebbe dovuto recarsi a Siviglia e lì esercitare la mercatura per almeno tre anni.<sup>71</sup> Il 6 agosto 1459, invece, l'azienda fiorentina di Benedetto e Mariotto Uguccioni & co. di Pisa investiva 2000 fiorini in una accomandita nella quale l'accomandatario, Raffaello di Giovanni Corsidoni, si impegnava a condurre affari in «Romània» e in «Turchia» per quattro anni. Poche settimane prima, ovvero il 4 luglio 1459, il fiorentino Lorenzo di Jacopo Bonsi figurava come accomandatario in un contratto stipulato per stare tre anni a commerciare in quel di Tunisi e nell'intero Regno di Barberia; i finanziatori, un vero e proprio pool di aziende, vedeva fra le altre la presenza importante delle aziende Quaratesi di Firenze e di Pisa.<sup>72</sup> L'anno successivo le aziende Capponi di Firenze e di Pisa, insieme alla compagnia Biliotti di Avignone, spediva a Valencia Giovanni di Coppo Canigiani con un capitale di 3000 lire di Barcellona.<sup>73</sup>

Questi pochi esempi, inoltre, forniscono più di una conferma del fatto che la conquista di Pisa e il controllo di uno dei più importanti porti mediterranei avevano dato la possibilità ai grandi mercanti di Firenze di avviare nuovi rapporti d'affari con zone e città precedentemente ai margini delle loro strategie commerciali e finanziarie: il Maghreb, l'Andalusia, l'Egitto mamelucco, tre paesi raggiunti dalle 'inutili' galee di Stato, ma soprattutto il Portogallo di Enrico il Navigatore e il Levante conquistato dai Turchi ottomani furono i casi più clamorosi.<sup>74</sup> Non per niente Jacopo Riccardi, figlio del già menzionato Ric-

<sup>71</sup> *Ivi*, c. 10v.

<sup>72</sup> *Ivi*, c. 39v.

<sup>73</sup> *Ivi*, c. 43r.

<sup>74</sup> Oltre alle preziose raccolte di documenti contenute in *I diplomi arabi del R. Archivio fiorentino*, a cura di M. Amari, Firenze, Le Monnier, 1863 e *Documenti sulle relazioni delle città toscane coll'oriente cristiano e coi Turchi*, a cura di G. Müller, Firenze, Galileiana, 1879, si vedano per i rapporti commerciali con il Levante alcuni saggi di Hidetoshi Hoshino raccolti in *Id.*, *Industria tessile e commercio internazionale nella Firenze del tardo Medioevo*, a cura di F. Franceschi e S. Tognetti, Firenze, Olschki, 2001, pp. 101-135; e inoltre *Id.*, *L'Arte della lana* cit., pp. 268-275. Importanti indicazioni sono reperibili anche in B. DINI, *L'economia fiorentina dal 1450 al 1530*, in *Id.*, *Saggi su un'economia-mondo. Firenze e l'Italia fra Mediterraneo ed Europa (secc. XIII-XVI)*, Pisa, Pacini, 1995, pp. 187-214. Sul Maghreb si può consultare il recentissimo volume di D. VALÉRIAN, *Bougie port maghrébin, 1067-1510*, Rome, École française de Rome, 2006, alla voce Florence nell'indice dei nomi. Sull'Andalusia segnalo la ricerca ancora in corso dell'amico Raúl González Arévalo dell'università di Malaga, di cui si può consultare intanto *El Reino nazari de Granada entre los libros de mercaderías y los tratados de aritmética italianos bajomedievales*, «Revista del Centro de Estudios



cardo di Jacopo, nel settembre del 1489 stipulò da accomandatario un contratto in base al quale l'accomandante, il lanaiolo fiorentino Paolo di Daniello Dazzi, si impegnava a fornire annualmente per tre anni, oltre a un forfait iniziale di 40 panni, 150 pezze di qualità medio-alta, tutte da smerciare in Levante. Volendo monetizzare il valore dei tessuti si può approssimare che ogni anno il Riccardi spedisse da Livorno verso Istanbul oltre 4000 fiorini di stoffe.<sup>75</sup> Quanto ai rapporti commerciali e finanziari tra Firenze e il Portogallo basti segnalare, per ciò che concerne i suoi riflessi sulla navigazione da e per Porto Pisano-Livorno, il movimento marittimo generato dalla strategia aziendale portata avanti nella seconda metà del Quattrocento dal banco Cambini di Firenze e dai suoi corrispondenti a Lisbona: ovvero la partenza dal Portogallo di navi cariche di seta castigliana, grana portoghese, cuoia e pelli tanto lusitane quanto irlandesi, zucchero dell'isola di Madera, corallo, schiavi berberi e dell'Africa sub-sahariana che tornavano dalla Toscana cariche soprattutto di drappi di seta, con un contorno di gioielli, risme di carta colligiana, oggetti di metallo e articoli 'culturali' quali libri di legge e classici latini, occhiali, carte geografiche, ecc. destinati a una clientela legata alla corte e alle alte gerarchie ecclesiastiche del regno degli Avis. I patroni dei velieri erano tutti portoghesi, ma spesso parte o anche la totalità dei carati delle navi erano di proprietà di mercanti-banchieri fiorentini dimoranti a Lisbona e in stretto contatto con le aziende della madre-patria. Su queste imbarcazioni viaggiavano anche gli studenti lusitani per recarsi nei rinomati studi di Bologna, Siena e Perugia.<sup>76</sup>

Anche nel cuore del Tirreno le aziende fiorentine trovarono nuove forme di proficuo investimento dei propri capitali. Innanzitutto misero fuori gioco le società pisane per quanto riguarda la commercializzazione del ferro dell'Elba, in un primo tempo utilizzando come uomini di paglia la nuova generazione di più modesti mercanti pisani maturata all'ombra e col consenso delle autorità fiorentine. Si trattava di uomini d'affari di ambito regionale, come i fratelli Maschiani, lanaioli e mercanti di umile origine, che negli anni cinquanta e ses-

---

Históricos de Granada y su Reino», XIX, 2007, pp. 147-173. Sul Portogallo vedi M. BERTI, *Le aziende da Colle: una finestra sulle relazioni commerciali tra la Toscana e il Portogallo a metà del Quattrocento*, in *Toscana e Portogallo. Miscellanea storica nel 650° anniversario dello Studio Generale di Pisa*, Pisa, ETS, 1994, pp. 57-106; TOGNETTI, *Aspetti del commercio internazionale del cuoio* cit.; ID., *Il banco Cambini* cit. e ID., *Un'industria di lusso* cit., cap. III; *Cultural links between Portugal and Italy in the Renaissance*, ed. by K.J.P. Lowe, Oxford, Oxford University Press, 2000 (in particolare i saggi di K. Lowe, A. De La Mare e E. Apfelstadt). Per una 'robusta' panoramica sui cambiamenti della geografia commerciale fiorentina alla fine del Medioevo vedi ora R.A. GOLDTHWAITE, *The economy of Renaissance Florence*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2009, pp. 126-202.

<sup>75</sup> ASF, *Mercanzia*, 10831, c. 101v. Il prezzo medio dei panni fiorentini esportati nel levante turco, i cosiddetti panni di Garbo, oscillava tra i 25 e i 30 fiorini per singola pezza.

<sup>76</sup> Cfr. la bibliografia in calce alla nota 74.

santa del secolo trattavano con il Magnifico Signore di Piombino, titolare dei diritti sull'isola d'Elba (Jacopo III Appiani), per condurre in monopolio a Pisa ingenti quantitativi di minerale grezzo che avrebbero poi rivenduto ai fabbricieri di tutta la Toscana occidentale. Dietro di loro però si intravedeva la discreta presenza della compagnia Martelli di Pisa, il che significava il banco Medici. A partire dal 1462, invece, le aziende fiorentine e pisane dei Neroni e dei Salviati, di concerto con la banca d'affari dei senesi Saracini (Ricciardo & co.), gestirono per anni la maona del commercio del ferro elbano a Siena e nel suo territorio.<sup>77</sup> Alla fine degli anni ottanta, infine, sarebbe stato proprio Lorenzo il Magnifico a contrarre con Jacopo IV Appiani un accordo in base al quale il nipote di Cosimo il vecchio diveniva monopolista unico nel commercio all'ingrosso della vena di ferro elbana.<sup>78</sup>

In secondo luogo alcune compagnie fiorentine nei decenni centrali del Quattrocento misero piede in Sardegna, quella che molto tempo prima (fino al 1324 per l'esattezza) era stata la fonte di maggiori entrate per il comune di Pisa e meta di viaggi d'affari per buona parte del Trecento, anche dopo la conquista catalano-aragonese. Un libro contabile appartenuto alla compagnia pisana dei fiorentini Piero e Francesco Salviati, recante sulla coperta membrana l'emblematica intestazione «di Sardigna», testimonia di un viaggio d'affari organizzato nel 1442 ricorrendo alla nave e ai servizi di un armatore biscaolino, con l'obiettivo di vendere e comprare merci nell'isola, tanto per conto di modesti operatori economici pisani, quanto di alcune grandi società fiorentine: oltre ai Salviati, i Medici, i Neretti, i Martelli, ecc.<sup>79</sup> Negli anni cinquanta, sessanta e settanta, la presenza fiorentina a Cagliari, relativamente ben documentata da alcune vicende legate ad aziende di proprietà dei Quaratesi, degli Strozzi e dei Bonaguisi, con particolare riferimento alla commercializzazione all'ingrosso del sale cagliaritano e dei prodotti delle attività agro-pastorali dell'entroterra sardo, trovò una sorta di sanzione formale nella istituzione di un console dei mercanti fiorentini dimoranti nella capitale vice-regia, anche se bisogna riconoscere che nei decenni conclusivi del Quattrocento se ne perdono completamente le tracce.<sup>80</sup>

<sup>77</sup> CARLOMAGNO, *Il banco Salviati di Pisa* cit., pp. 396-422.

<sup>78</sup> MELI - TOGNETTI, *Il principe e il mercante* cit., pp. 89-104.

<sup>79</sup> ARCHIVIO SALVIATI DI PISA, 319. Ringrazio di cuore l'amico José Bordes García per avermi fatto avere le fotografie digitalizzate del registro. Su questo e altri viaggi 'sardi' organizzati dai Salviati vedi ora CARLOMAGNO, *Il banco Salviati di Pisa* cit., pp. 197-199.

<sup>80</sup> TOGNETTI, *Il ruolo della Sardegna* cit., pp. 108 e sgg.; P. SIMBULA, *Il sale e le saline sarde nel tardo Medioevo*, in *Quel mar che la terra inghirlanda* cit., pp. 735-750: 742-744. Nell'imponente carteggio della prima cancelleria fiorentina relativo a quasi tutto il '400, ho reperito solo due lettere spe-

Alla fine degli anni settanta del XV secolo, quando le linee di navigazione delle galee di Stato vennero abbandonate, il movimento portuale a Porto Pisano-Livorno si presentava sicuramente più vivace rispetto a quello di sessant'anni prima, ma era soprattutto la congiuntura economica fiorentina, italiana e mediterranea ad essere alquanto mutata, con evidenti riflessi sulle principali rotte del commercio marittimo. La lana inglese veniva sempre meno importata in Toscana, a causa degli alti dazi doganali inglesi e della politica protezionistica voluta dai produttori lanieri del regno; lo stesso si può dire della lana del Maestrago e catalana nel senso più ampio del termine, sostituita sempre più nelle botteghe fiorentine dal ricorso alla materia prima italiana e segnatamente abruzzese. Alla fine del Quattrocento furono soprattutto i castigliani e i biscaglini ad approdare nel porto di Livorno per condurre le balle di lana provenienti non più dall'area catalano-aragonese, bensì dalle regioni più interne degli altopiani iberici.<sup>81</sup> Non a caso nei primi anni novanta del secolo, Rinieri e Andrea Quaratesi, mercanti fiorentini con una secolare tradizione di presenza a Pisa, svolgevano il ruolo di consoli della nazione spagnola (ovvero castigliana) a Firenze.<sup>82</sup> Quanto al nuovo settore di punta del mondo industriale fiorentino, quello legato alla lavorazione della seta, la materia prima proveniva soprattutto dalla Persia, dall'Andalusia, dalla Calabria (e dal Meridione d'Italia in genere), dall'area umbro-marchigiana, dalle colline della Romagna toscana e della Val di Nievole, e dalla terraferma veneta: tutte le produzioni italiane arrivavano a Firenze via terra, quelle iberiche giungevano a Livorno su velieri portoghesi e castigliani, mentre le matasse prodotte nel bacino meridionale del mar Caspio, insieme ai preziosi coloranti come il chermes, arrivavano oltre che a Livorno anche nei porti dell'Adriatico, a Venezia ovviamente ma soprattutto ad Ancona. Questo progressivo appoggiarsi alla navigazione medio-adriatica rispondeva anche alle esigenze di smercio della produzione laniera: se i prodotti più lussuosi prendevano la via di Roma e di Napoli (con trasporti terrestri), la gran parte dei tessuti di qualità medio-alta, i cosiddetti panni di Garbo che costituivano a fine Quattrocento i tre quarti dell'output laniero fio-

---

dite al console dei fiorentini a Cagliari: cfr. ASF, *Signori, Carteggio, Missive I Cancelleria*, 40, c. 211r (3 settembre 1456) e 41, c. 74v (30 ottobre 1457).

<sup>81</sup> HOSHINO, *L'Arte della lana* cit., pp. 280-282; H. CASADO ALONSO, *Comercio internacional y seguros marítimos en Burgos en la época de los Reyes Católicos*, in *Bartolomeu Dias e a sua época*, Actas do congresso internacional, 5 voll., Porto, Universidade do Porto – Comissão nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, 1989, III: *Economia e comércio marítimo*, pp. 585-608: 604-608; B. DINI, *Mercanti spagnoli a Firenze (1480-1530)*, in ID., *Saggi su un'economia-mondo* cit., pp. 289-310; L. BÖNINGER, *Politics, trade and toleration in renaissance Florence. Lorenzo de' Medici and the Besalù brothers*, «I Tatti Studies», 9, 2001, pp. 139-171: 142-144.

<sup>82</sup> ASF, *Quaratesi*, 64, cc. 54, 137; BÖNINGER, *Politics, trade and toleration* cit., p. 143.

rentino, venivano esitati a Costantinopoli e nelle altre maggiori città dell'Impero Ottomano. Per quanto riguarda le esportazioni di drappi di seta la questione era assai diversa: la maggior parte delle casse di tessuti serici in uscita dalla Repubblica fiorentina prendeva la via dei paesi d'Oltralpe e segnatamente della Francia, dove le fiere di Lione assorbivano la gran parte delle raffinate seterie fiorentine e italiane in genere, oppure erano indirizzate verso Roma e Napoli. I trasporti marittimi si rendevano necessari solo per gli invii verso i paesi del bacino mediterraneo, che però non costituivano, eccezion fatta per le maggiori città turche, un mercato particolarmente lucroso.<sup>83</sup>

La nuova e maggiore disponibilità di naviglio straniero, l'apertura di nuove rotte marittime e le mutate esigenze dell'economia fiorentina furono determinanti nella scelta di decretare l'abbandono del sistema delle galee di Stato che ormai si rivelava, sullo scorcio del Quattrocento, uno strumento superato.

---

<sup>83</sup> HOSHINO, *L'Arte della lana* cit., cap. V; ID., *Industria tessile* cit., pp. 101-135 e 165-176; DINI, *L'economia fiorentina* cit.; F. EDLER DE ROOVER, *Andrea Banchi setaiolo fiorentino del Quattrocento*, «Archivio Storico Italiano», CL, 1992, pp. 877-963: 897-902 e 927-949; B. DINI, *Aspetti del commercio di esportazione dei panni di lana e dei drappi di seta fiorentini in Costantinopoli negli anni 1522-1531*, in ID., *Saggi su un'economia-mondo* cit., pp. 215-270; TOGNETTI, *Un'industria di lusso* cit., pp. 33-39, 84-105 e 118 e sgg.



