

Federigo Melis

**BRUGES NESSO ECONOMICO
TRA I POPOLI ROMANICI E GERMANICI
(SECOLI XIV-XV)**

**BRUGES: THE ECONOMIC NEXUS
BETWEEN ROMANIC AND GERMANIC
PEOPLES (14TH-15TH CENTURIES)**

a cura di / edited by
Angela Orlandi



BIBLIOTECA DI STORIA

ISSN 2464-9007 (PRINT) - ISSN 2704-5986 (ONLINE)

Federigo Melis

Bruges nesso economico
tra i popoli romanici e germanici
(secoli XIV-XV) /
Bruges: The Economic Nexus between
Romanic and Germanic Peoples
(14th-15th Centuries)

a cura di / edited by
Angela Orlandi

FIRENZE UNIVERSITY PRESS
2024

Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV) = Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14th-15th Centuries) / Federigo Melis / a cura di, edited by Angela Orlandi. – Firenze : Firenze University Press, 2024.
(Biblioteca di storia ; 46)

<https://books.fupress.com/isbn/9791221503500>

ISSN 2464-9007 (print)

ISSN 2704-5986 (online)

ISBN 979-12-215-0349-4 (Print)

ISBN 979-12-215-0350-0 (PDF)

ISBN 979-12-215-0351-7 (ePUB)

ISBN 979-12-215-0352-4 (XML)

DOI 10.36253/979-12-215-0350-0

Graphic design: Alberto Pizarro Fernández, Lettera Meccanica SRLs

Front cover image: *The Revolving Crane in Bruges*, Work in October-Flemish Calendar, 15th century Munich, Bayerische Staatsbibliothek, Clm 23638, p. 11v. <https://www.digitale-sammlungen.de/view/bsb00134446?page=28,29> – CC BY-NC-SA 4.0 DEED

Volume realizzato con il contributo di:



Fondazione
Cassa di Risparmio
di Prato



MINISTERO
DELLA
CULTURA

Peer Review Policy

Peer-review is the cornerstone of the scientific evaluation of a book. All FUP's publications undergo a peer-review process by external experts under the responsibility of the Editorial Board and the Scientific Boards of each series (DOI 10.36253/fup_best_practice.3).


Referee List

In order to strengthen the network of researchers supporting FUP's evaluation process, and to recognise the valuable contribution of referees, a Referee List is published and constantly updated on FUP's website (DOI 10.36253/fup_referee_list).

Firenze University Press Editorial Board

M. Garzaniti (Editor-in-Chief), M.E. Alberti, F. Vittorio Arrigoni, E. Castellani, F. Ciampi, D. D'Andrea, A. Dolfi, R. Ferrise, A. Lambertini, R. Lanfredini, D. Lippi, G. Mari, A. Mariani, P.M. Mariano, S. Marinai, R. Minuti, P. Nanni, A. Orlandi, I. Palchetti, A. Perulli, G. Pratesi, S. Scaramuzzi, I. Stolzi.

FUP Best Practice in Scholarly Publishing (DOI 10.36253/fup_best_practice)

 The online digital edition is published in Open Access on www.fupress.com.

Content license: except where otherwise noted, the present work is released under Creative Commons Attribution 4.0 International license (CC BY 4.0: <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/legalcode>). This license allows you to share any part of the work by any means and format, modify it for any purpose, including commercial, as long as appropriate credit is given to the author, any changes made to the work are indicated and a URL link is provided to the license.

Metadata license: all the metadata are released under the Public Domain Dedication license (CC0 1.0 Universal: <https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/legalcode>).

© 2024 Author(s)

Published by Firenze University Press
Firenze University Press
Università degli Studi di Firenze
via Cittadella, 7, 50144 Firenze, Italy
www.fupress.com

*This book is printed on acid-free paper
Printed in Italy*

Sommario / Table of Contents

Introduzione	9
Introduction	11
<i>Giammarco Piacenti</i>	
Federigo Melis	13
Federigo Melis	21
<i>Angela Orlandi</i>	
Federigo Melis e il processo di ascesa e declino di Bruges nel tardo Medioevo	29
Federigo Melis and the Process of Rise and Decline of Late Medieval Bruges	37
<i>Erik Aerts</i>	
Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV)	45
Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14 th -15 th Centuries)	59
<i>Federigo Melis</i>	
Bibliografia / References	73

FUP Best Practice in Scholarly Publishing (DOI 10.36253/fup_best_practice)

Federigo Melis, *Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV)* / *Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14th-15th Centuries)*, edited by Angela Orlandi, © 2024 Author(s), CC BY 4.0, published by Firenze University Press, ISBN 979-12-215-0350-0, DOI 10.36253/979-12-215-0350-0

Introduzione

Giammarco Piacenti

Federigo Melis, in occasione di una conferenza tenuta l'11 maggio 1967 presso l'Accademia Belgica di Roma, svolse un'attenta riflessione sul ruolo della città di Bruges nell'economia europea negli anni a cavallo del Quattrocento.

La conferenza fu registrata, mentre il dattiloscritto della trascrizione è oggi conservato nell'archivio personale dello studioso presso la Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" di Prato.

Volendo celebrare il cinquantesimo anno dalla morte del suo fondatore, la nostra istituzione ha deciso di dare alle stampe questo prezioso inedito. Considerati gli interessanti contenuti, esso costituisce una ulteriore testimonianza dei prestigiosi apporti del Melis alla storiografia internazionale del tempo.

*Presidente della Fondazione Istituto Internazionale
di Storia Economica "F. Datini"*

Introduction

Giammarco Piacenti

On the occasion of a conference held on 11th May 1967 at the Belgian Academy of Rome, Federigo Melis gave an extensive lecture on the role of the city of Bruges in the European economy at the turn of the 15th century.

The lecture was recorded, and the typewritten transcript is held today in Melis's personal archive at the "F. Datini" Foundation - International Institute of Economic History in Prato.

In commemoration of the 50th anniversary of the death of its founder, our institution has decided to issue the text of this stimulating talk, hitherto unpublished. On the strength of its interesting contents, it constitutes another example of Melis's invaluable contributions to the international historiography of his day.

*President of the "F. Datini" Foundation - International
Institute of Economic History*



Federigo Melis in Palazzo Datini.

Federigo Melis

Angela Orlandi

Dove cominciare? [...] dal filologo ineguagliabile? Dallo storico originale e acuto? Dal ricercatore appassionato? Dal Maestro infaticabile? Dall'organizzatore efficientissimo? Dall'animatore e promotore culturale? Dal grande storico e imprenditore di vini? Dall'oratore avvincente? Dal cittadino? Dall'uomo?

Sono le domande che si poneva Luigi De Rosa per ricordare l'amico Federigo Melis a tre anni dalla morte (De Rosa 1976, 15).

Un personaggio semplice, al contempo complesso e molto affascinante, che proveremo a spiegare nei suoi tratti più rilevanti.

Federigo era nato a Firenze il 14 agosto del 1914 da madre romana e padre sardo. Raimondo Melis era un impiegato del demanio dell'Aeronautica che, spostandosi da una sede di lavoro all'altra, costrinse il figlio a un percorso scolastico irregolare. Prima il liceo scientifico a Caserta, poi a Milano passò al classico, infine si diplomò in ragioneria a Roma dove si laureò in Economia e Commercio nel 1939 con Francesco della Penna discutendo una tesi in Ragioneria Generale e Applicata dedicata a Francesco Villa.

Iniziò subito con l'incarico di assistente in un ambito scientifico che gli era particolarmente congeniale: «letture storiche» di ra-

Federigo Melis

Angela Orlandi, University of Florence, Italy, angela.orlandi@unifi.it, 0000-0001-6593-8954

Referee List (DOI 10.36253/fup_referee_list)

FUP Best Practice in Scholarly Publishing (DOI 10.36253/fup_best_practice)

Federigo Melis, *Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV) / Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14th-15th Centuries)*, edited by Angela Orlandi, © 2024 Author(s), CC BY 4.0, published by Firenze University Press, ISBN 979-12-215-0350-0, DOI 10.36253/979-12-215-0350-0

gioneria. Proprio questo binomio tra storia e scienza dei conti, che maneggiava con maestria anche nelle parti più complicate, segnò il suo percorso accademico e gli consentì di mettere a disposizione degli studiosi un nuovo e fondamentale tipo di fonte, quella di origine aziendale (Del Treppo 1978, 1-5).

Il suo incontro con l'università fu rapidamente interrotto. Spiravano venti di guerra. Nel 1940 era stato arruolato come ufficiale presso il Commissariato dell'Aeronautica e il 5 giugno di quell'anno partì da Napoli sul piroscafo Colombo per scortare documenti segreti fino ad Addis Abeba. Quel soggiorno avrebbe dovuto essere breve, ma le cose andarono diversamente perché l'Italia entrò nel conflitto e Melis, suo malgrado, rimase in Africa sino all'ottobre del 1944 dopo aver sopportato anche una lunga prigionia¹.

Le testimonianze sulla sua permanenza in Etiopia e in Kenya consentono di scoprire aspetti meno noti del personaggio. Il carteggio scambiato con l'amatissima moglie, Gabriella Forconi, sposata ancor prima di laurearsi, mostra un uomo profondamente innamorato, dotato di grande fantasia, intensa immaginazione e capacità grafiche non comuni².

In quegli anni Federigo visse una quotidianità fatta di ricordi, mentre sognava di ritrovare la libertà perduta. Costretto in ambiente ostile era disperatamente desideroso di tornare in Italia per rivedere Gabriella e continuare la carriera accademica.

Come accennato, nel 1944 ritrovò la libertà e poté riprendere l'attività di assistente. Nel 1948 ottenne la Libera Docenza presso la Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Roma, dove svolse corsi di Storia della Ragioneria. L'anno dopo divenne professore incaricato di Storia Economica a Pisa, Ateneo a cui rimase legato per tutta la vita anche quando si trasferì a Firenze.

Sin dall'inizio delle sue ricerche, si era dedicato intensamente allo studio della contabilità così, nel 1950, pubblicò una delle sue opere più originali, *La storia della ragioneria* (Melis 1950), dalla quale

¹ [Http://melis.istitutodatini.it/istitutodatini.it/federigo_melis_1_africa_tra_speranze_e_delusioni](http://melis.istitutodatini.it/istitutodatini.it/federigo_melis_1_africa_tra_speranze_e_delusioni). Si veda anche Pulvini 2023 (numero monografico dedicato a Demetrio Zaccaria, imprenditore vicentino conosciuto da Melis durante il soggiorno africano).

² Il profondo amore che legava Federigo a Gabriella emerge in ogni lettera. Alcuni esemplari sono stati pubblicati e sono reperibili: http://melis.istitutodatini.it/istitutodatini.it/federigo_melis_1_africa_tra_speranze_e_delusioni/primoperiodo#1.

emerse chiaramente la sua tempra di storico. Mario Del Treppo lo ha definito «un libro di storia, di storia della cultura e della civiltà» dei secoli XIII-XV. In realtà Melis toccò un periodo ben più lungo che comprendeva anche l'antichità preromana (Del Treppo 2006, 187-88). L'Autore aveva aperto il volume scrivendo: «Tracciare, adunque, la storia della ragioneria è, in un certo senso, seguire la storia della civiltà, tanto le vicissitudini di quella sono condizionate e legate a molte altre manifestazioni dell'evoluzione della civiltà, soprattutto nel campo economico» (Melis 1950, 3).

Fu proprio in questo lavoro che indicò come fondamentale il ruolo delle fonti aziendali nel suo metodo di ricerca. Se, da un lato, con quel saggio ricostruiva in modo estremamente efficace e innovativo l'evoluzione della contabilità, dall'altro mostrava una delle idee fondamentali di tutte le sue indagini: lo stretto collegamento tra lo sviluppo del capitalismo e l'evoluzione della scienza dei conti.

Dopo la stampa di quell'opera continuò a indagare senza sosta in molti archivi toscani; in mezzo a carteggi mercantili e registri contabili come quelli appartenuti a Francesco Datini. Furono «gli anni datiniani» (Del Treppo 1978, 24). Secondo Gabriella, che lo seguì e lo aiutò in ogni momento della vita, Federigo stava chiuso da mattina a sera nell'insalubre scantinato del Duomo di Prato dove era conservato l'archivio del mercante. Quando non passavano la notte in una camera dell'Albergo Stella d'Italia, prendevano l'ultimo pulman per tornare a casa con l'autista compiacente che spesso ritardava di qualche minuto la partenza prevista per le 23.00.

La straordinaria ricchezza di quella documentazione e le grandi novità che emergevano da quelle carte lo portarono nel 1955 a organizzare a Prato la Mostra Internazionale dell'Archivio Datini³, un'esposizione dedicata all'economia europea del tardo Medioevo allestita con libri contabili e lettere appartenute a Francesco Datini.

Quella mostra, inaugurata da Luigi Einaudi e Giovanni Gronchi mentre si alternavano alla Presidenza della Repubblica, consentì a Melis di mostrare al mondo i risultati delle sue ricerche, fondate su fonti poco conosciute dagli studiosi del tempo. Non solo, con quella esposizione, che ebbe un grande successo per lo straordinario valore scientifico e didattico, introduceva, consacrandolo, un nuovo modo di fare storia (Bellandi et al. 2024, 383-98).

³ A questo link <https://www.youtube.com/watch?v=hD9KW28znbc> è possibile visionare un breve filmato dell'inaugurazione della mostra.

Le sue riflessioni di tipo euristico e metodologico rifiutavano l'idealismo crociano poco attento all'uso di fonti archivistiche e orientato verso una storia fatta dal pensiero e dagli stimoli etici e politici dell'uomo. Una impostazione che non lasciava spazi a questioni anche tecniche come gli studi dedicati alla storia materiale e quindi agli imprenditori e alle loro imprese (Orlandi 2018, 7-16).

L'idealismo stava influenzando il dibattito sulla nascita del capitalismo italiano e numerosi studiosi come Raymond Delatouche, Roberto Sabatino Lopez, Henri Pirenne, Michael Moissej Postan, Armando Saporì definivano irreversibile la crisi economica del XIV secolo; una crisi, affermavano, causata da diversi fattori ma soprattutto dalla peste nera e dalla decadenza morale degli operatori economici (Bellandi et al. 2024, 388-90). Nel pensiero di Saporì, in particolare, Francesco Datini era un tipico esempio del nuovo scempio morale (Saporì 1946; 1952). Così il nostro mercante divenne protagonista di una polemica più ampia che investiva la nascita del capitalismo commerciale e il ruolo del pensiero cattolico.

Proprio i documenti datiniani, esposti in quella straordinaria mostra, proprio quelle testimonianze che fino ad allora erano state neglette, non solo contraddicevano le posizioni di Saporì e degli altri ma, se sapute analizzare, offrivano nuove chiavi di lettura. In ciò Melis fu ancora più innovativo proponendo un inusitato metodo di indagine. A suo parere lo storico economico doveva provare a collocarsi idealmente al tavolo del mercante di quei secoli «per rivivere con lui l'organizzazione della sua impresa, le persone che le hanno dato impulso ed azioni, i beni di ogni genere che vi si sono affacciati o che sono stati guidati da lontano, e tutti gli strumenti accessori mano a mano creati per servire meglio la causa degli atti principali» (Melis 1975, 332).

Egli contribuiva così al dibattito avviato da Gino Luzzatto, nel quale era intervenuto lo stesso Luigi Einaudi, circa il tentativo di definizione dello statuto scientifico della disciplina. La storia economica doveva avere un suo metodo, un metodo in cui l'elemento descrittivo (la rigorosa filologia) doveva essere necessariamente accompagnato dall'analisi quantitativa, studio in cui la statistica era uno degli strumenti migliori per ricondurre a sintesi e rendere più efficace il lavoro del ricercatore. Fatti, dati o serie di dati, frequenze e loro analisi avrebbero sostenuto una narrazione storica costruita non «sulle fonti ma con le fonti» (Del Treppo 1978, 55; 2006).

Melis in sostanza anticipava i tratti di quel concetto di storia economica che sarebbe stato poi affinato con grande eleganza da Carlo Cipolla il quale, sin da subito, aveva aderito alle sue impostazioni.

Solo così, affermava, si potevano ottenere risultati davvero innovativi e meglio fondati. Fu proprio in base a tali metodi di studio che lo storico fiorentino, oltre a nuove e originali ricerche su imprenditori e impresa, provocò una vera e propria rivoluzione che coinvolse radicalmente la visione dei trend economici tra XIV e XVI secolo.

Le sue indagini, lontane sia dalla subordinazione all'economia politica che dall'idealismo storico, facevano apparire il Mercante di Prato con connotati molto diversi da quelli evidenziati da altri. La figura di Francesco, espressione di un nuovo imprenditore, era il frutto delle inusitate curiosità attorno all'evoluzione dell'azienda e dell'azione manageriale (Nigro 2011, 6-7). Riteniamo che proprio con gli studi di Federigo Melis su Datini abbia preso avvio in Italia la Business History. Da questo punto di vista il volume fondamentale fu *Aspetti della vita economica medievale. Studi nell'Archivio Datini di Prato* (Melis 1962). Un'opera notevole nella quale aveva rappresentato il Mercante di Prato, tratteggiando la sua figura e i tanti aspetti della sua grandiosa attività e delle sue compagnie (Del Treppo 2006, 208-9).

L'effetto di tutto ciò venne ben espresso sulla stampa:

Ha dispeppellito gli archivi di Prato e li ha innalzati a importanza internazionale [...] è merito del prof. Melis se l'eccezionale dovizia di documenti che il Datini lasciò ai pratesi, e che ne costituiscono l'Archivio, è assurta al prestigio della più importante serie documentaria esistente nel mondo per gli studi sull'economia medioevale nei suoi vari settori (Marchi 1962).

L'anno successivo, nel 1963, fu chiamato a coprire la cattedra di Storia Economica dell'Università di Firenze sostituendo Saporì e conservando l'incarico dello stesso insegnamento all'Università di Pisa sino al 1970.

Sulla scia della notorietà che la mostra e i suoi studi stavano dando alla ricerca, nel 1967 Melis fondò a Prato il Centro Internazionale di Storia Economica "F. Datini" (poi Istituto e oggi Fondazione). Chiamò Fernand Braudel a presiedere il comitato scientifico composto dai maggiori esponenti della storiografia europea del tempo. La collaborazione con Braudel fu positiva, i due divennero amici e condivisero molte posizioni storiografiche come quella sulla periodizzazione della crisi del Mediterraneo (Orlandi 2016).

L'anno successivo, era il 1968, Federigo Melis aprì, nelle sale del Palazzo Datini, il primo Corso di Alta Specializzazione per la lettura e l'interpretazione dei documenti commerciali dei secoli XIII-XVII.

Era l'inizio ufficiale dell'attività dell'Istituto, che nel 1969 dette il via alla ininterrotta serie delle Settimane di Studio. La prima affrontò un tema a lui particolarmente caro: *La lana come materia prima. I fenomeni della sua produzione e circolazione. Secc. XIII-XVII* (1974).

La grande passione per l'insegnamento, sostenuta dalla vicinanza dei tanti giovani studiosi che frequentavano i suoi corsi di specializzazione, lo portarono a pubblicare nel 1972 il volume *Documenti per la storia economica dei secc. XIII-XVI*, dedicato alle fonti archivistiche toscane, italiane ed europee (Melis 1972).

Nel lungo elenco delle sue iniziative scientifiche e didattiche possiamo considerare come ultima fatica la mostra di storia della banca organizzata a Siena nel 1972. Con quell'allestimento in palazzo Salimbeni Melis dimostrò che il Monte dei Paschi di Siena era nato nel 1472 ed era quindi la più antica banca pubblica ancora attiva.

Mori il 26 dicembre 1973; aveva solo 59 anni e ben 6 lauree *honoris causa* conferitegli dalle principali università europee.

Federigo Melis è stato uno storico «*tout court*, [...] uno storico di razza, esperto paleografo, ricercatore instancabile, di quelli che hanno nel sangue la dimensione, il senso, la complessità del passato, oltre che una spiccata e rarissima attitudine a ricomporlo nelle sue linee interdisciplinari, senza trascurare i suoi affascinanti dettagli»⁴.

Era «lo storico vero dell'Economia, perché [...] la storia economica delle famiglie, delle fraterne, delle società costituite, delle città, degli stati, dei popoli, si costituisce essenzialmente, se non quasi esclusivamente, sulla *scrittura di conto*» (Del Treppo 1978, 20). Così gli aveva scritto Francesco della Penna, orgoglioso del suo allievo ormai di fama.

Aveva anche il gusto del bello, dell'amicizia, della certezza della Fede e dell'amore per i giovani. Aveva un «modo speciale di stare fra la gente mettendo ognuno a suo agio e ad ognuno dando, senza sdottrinare, il contributo della tua esperienza o della tua scienza, una conversazione vivace ed arguta, il piacere di vivere lietamente con gli amici, nascondendo loro le tensioni e le ansie del tuo spirito inquieto» (De Rosa 1976, 11).

Quel vivere lietamente con gli amici lo coinvolgeva in un'altra sua predilezione: buon cibo e buon vino. «A tavola [...] come sulla cattedra: praticava uno stile che sfiorava la pedanteria. Mica si con-

⁴ Questa la sintesi di Luigi De Rosa (1985, 10) del pensiero di Mario Del Treppo su Federigo Melis (Del Treppo 1991).

tentava di un vino qualsiasi per qualsiasi piatto. La vivanda doveva essere prelibata e doveva corrispondervi il vino adeguato». Insomma, i suoi gioielli erano la biblioteca e l'enoteca (Personè 1984, 188).

Federigo Melis

Angela Orlandi

Where to begin? [...] With the incomparable philologist? With the original, insightful historian? With the enthusiastic researcher? With the indefatigable teacher? With the extraordinarily efficient organiser? With the catalyst and promoter of culture? With the great historian and entrepreneur of wines? With the persuasive orator, the citizen, the man?

These are the questions which Luigi De Rosa asked in remembering his friend Federigo Melis three years after his death (De Rosa 1976, 15).

Though simple in his ways, Melis was a complex and quite fascinating figure. In what follows we will attempt to identify his most relevant traits.

Federigo was born in Florence on 31 August 1914, the son of a Roman mother and a Sardinian father. Raimondo Melis served in the Italian Air Force, moving from one place of work to another, such that Federigo's school career was quite irregular: he attended *liceo scientifico* in Caserta, then *liceo classico* in Milan, finally taking his diploma from an accounting school in Rome. He graduated from university in the capital with a degree in Business and Economics in 1939. Here he studied under Francesco della Penna, writing a dissertation in general and applied accounting on the figure of Francesco Villa.

Federigo Melis

Angela Orlandi, University of Florence, Italy, angela.orlandi@unifi.it, 0000-0001-6593-8954

Referee List (DOI 10.36253/fup_referee_list)

FUP Best Practice in Scholarly Publishing (DOI 10.36253/fup_best_practice)

Federigo Melis, *Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV) / Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14th-15th Centuries)*, edited by Angela Orlandi, © 2024 Author(s), CC BY 4.0, published by Firenze University Press, ISBN 979-12-215-0350-0, DOI 10.36253/979-12-215-0350-0

Immediately after graduating, he took on a position as an assistant in a scientific field which was particularly congenial to him: “historical readings” in accounting. It was precisely this combination of history and the science of bookkeeping, which he mastered even in its most complex aspects, that would characterise his academic career and allow him to make a new, important type of historical source available to scholars, namely documentation originating in companies (Del Treppo 1978, 1-5).

His young academic career was immediately interrupted by the approach of the Second World War. In 1940 he was enlisted as an Air Force commissary officer; on 5 June he left Naples on the *Colombo* steamship to take secret documents to Addis Ababa. His stay there was meant to be short, but things turned out differently when Italy entered the War: contrary to his intentions, Melis would remain in Africa until October 1944, spending a significant amount of time in prison¹.

Documents pertaining to his stay in Ethiopia and Kenya allow us to discover lesser known details about his person. Letters exchanged with his beloved wife Gabriella Forconi, whom he married even before graduating, reveal a man who was deeply in love, one with a vivid, intense imagination and uncommon abilities as a draughtsman².

During his years in Africa, Federigo clung to the memories of his past while dreaming of regaining his lost freedom. Caught up in a hostile environment, he desperately wished to return to Italy to see Gabriella again and continue his academic activity.

As we have seen, he was released in 1944 and was able to resume his work as assistant. In 1948 he attained the university teaching qualification at the faculty of Business and Economics at the University of Rome, where he taught courses in the history of accounting. A year later he became a lecturer in Economic History at Pisa, the university to which he remained connected for the rest of his life, even when he moved to Florence.

From the beginning of his research, Melis devoted intensive study to accounting, publishing one of his most original works, *La*

¹ http://melis.istitutodatini.it/istitutodatini.it/federigo_melis_1_africa_tra_speranze_e_delusioni. See also Pulvini 2023 (monographic issue dedicated to Demetrio Zaccaria, a Vicenza entrepreneur whom Melis met during his stay in Africa).

² Federigo’s profound love for Gabriella is evident in every letter. Several examples of these have been published and can be viewed at: http://melis.istitutodatini.it/istitutodatini.it/federigo_melis_1_africa_tra_speranze_e_delusioni/primo_periodo#1.

storia della ragioneria (Melis 1950); the volume clearly indicates his approach to the study of history. Mario Del Treppo (2006, 187-88) defined that work as a history of culture and civilisation between the thirteenth and fifteenth centuries; yet Melis in fact treated a much longer period, reaching as far back as pre-Roman antiquity, which together with the Italian High and Late Middle Ages was the era which Federigo had most closely studied. In the opening pages of the work Melis wrote: “To trace, then, the history of accounting is in a certain sense to follow the history of civilisation, given that developments in the field are conditioned by and linked to many other manifestations of the evolution of civilisation, above all in the economic sector” (Melis 1950, 3).

La storia della ragioneria defined the role of company sources in Melis’s research method. If on the one hand that text reconstructed the evolution of accounting in an extremely efficient and innovative way, on the other it illustrated one of the basic ideas of all his investigations: the close connection between the development of capitalism and the evolution of the science of bookkeeping.

After the publication of that work, Melis continued his indefatigable research in many Tuscan archives, working his way through mercantile correspondence and account books, such as those that belonged to Francesco Datini: indeed, these were the “Datini years” (Del Treppo 1978, 24). According to Gabriella, who followed his career and aided him in every moment of his life, Federigo was closed up from morning to night in the unhealthy basement room of Prato Cathedral where the merchant’s archive was preserved. When they didn’t spend the night at the Albergo Stella d’Italia, they took the last coach to return home, with the connivance of the driver, who would often delay the 11 pm departure time by several minutes.

The extraordinary wealth of that documentation and the great novelties which emerged from those papers led him to organise the *International Exhibition of the Datini Archive* in Prato in 1955³. The exhibition focused on the late mediaeval European economy, with displays of account books and business correspondence belonging to Francesco Datini.

The exhibition was inaugurated by Luigi Einaudi and Giovanni Gronchi, in precisely the year that the former passed the reins of the

³ A film clip of the inauguration of the exhibition is available at: <https://www.youtube.com/watch?v=hD9KW28znbx>.

presidency of the Italian Republic to the latter. The occasion gave Melis the opportunity to show the world the results of his research, which was based on sources that were little known to scholars at the time. In addition, that exhibition, which enjoyed great success on the strength of its extraordinary scientific and didactic value, introduced and consecrated a new way of writing history (Bellandi et al. 2024, 383-98).

Melis's heuristic and methodological reflections refuted Croce's idealism, which paid scant attention to the use of archival sources but was rather oriented toward a history made up of human thought and ethical and political stimuli. Such an approach left little room for more technical matters, such as studies dedicated to material history, including ones concerning entrepreneurs and their businesses (Orlandi 2018, 7-16).

Idealism indeed played a role in the debate on Italian capitalism: numerous historians, such as Raymond Delatouche, Roberto Sabatino Lopez, Henri Pirenne, Michael Postan and Armando Sapori, defined the crisis of the 14th century as irreversible, the result of various factors, above all the Black Death and the moral decadence of economic operators (Bellandi et al. 2024, 388-90). In Sapori's view in particular, Francesco Datini was a typical example of this new corruption of morals (Sapori 1946; 1952). The debate had the effect of turning the Merchant of Prato into a protagonist of a broader polemic that centred on the birth of commercial capitalism and the role of Catholic thought.

Yet it was the very documentation of the Datini Archive—which had been neglected until then and which first became known to much of the scholarly world in that exhibition—that disproved the positions of Sapori and others. What is more, if analysed correctly those papers offered new interpretative approaches. It was indeed in this context that Melis showed even greater innovation, as he also proposed an atypical investigative method: in his view, the economic historian should ideally try to take a seat at the table of the merchant of those centuries “to re-experience the organisation of his company together with him, to meet the people who provided the impulse for its operations, to see the great variety of goods that surrounded them or whose movement they guided from afar, and to follow the gradual evolution of all the accessory tools created to better serve the main orders of business” (Melis 1975, 332).

Melis thus contributed to the debate initiated by Gino Luzzatto—in which Einaudi himself took part—on attempting to define the scientific status of the discipline. Economic history had to have its own method, one in which the descriptive element (a rigorous philology)

had perforce to be accompanied by quantitative analysis, for which, in turn, statistics was one of the best instruments for synthesising the researcher's work and rendering it more efficient. Facts, data or data sets, frequencies and their analysis had to support a historical narration built not "on the sources but *with* the sources" (Del Treppo 1978, 55; 2006).

In essence, Melis foreshadowed the features of that conception of economic history which Carlo Cipolla would later refine with great elegance, an approach to the discipline that Cipolla himself would follow throughout his career. In Melis's view, only this method could produce truly innovative and well grounded results. Indeed, in addition to his original research on entrepreneurs and companies, the Florentine historian heralded a veritable revolution which radically altered our vision of economic trends between the fourteenth and sixteenth centuries.

Melis's method distanced itself from the subordination of the discipline to both political economy and historical idealism. One result was that the Merchant of Prato now appeared in quite a different light with respect to previous characterisations. Francesco was now the expression of the new entrepreneur, whose historical figure was the fruit of innovative insights into the evolution of his business and his managerial actions (Nigro 2011, 6-7). We can in fact state that it was Melis's studies of Datini which launched the field of Business History in Italy. In this regard, the fundamental text is *Aspetti della vita economica medievale. Studi nell'Archivio Datini di Prato*, published in 1962 (Melis 1962). In that notable work, Federigo painted a portrait of Datini, reconstructing his figure by tracing the various aspects of his impressive work in directing his companies (Del Treppo 2006, 208-9).

A review in a local newspaper concisely expressed Melis's achievement:

He exhumed the archives of Prato, raising them to international importance [...] it is thanks to Prof. Melis that the exceptional wealth of documents left by Datini to Prato, which make up the Archive, has attained the prestige of the most important set of documents in the world for studies in mediaeval economy in all its various subdivisions (Marchi 1962).

The following year—1963—he was called upon to take the chair of Economic History at the University of Florence, replacing Saporì; at the same time he maintained his post in the same faculty at the University of Pisa.

In the wake of the impetus given to research by the 1955 exhibition and his studies, in 1967 Melis founded the "F. Datini" International

Centre for Economic History (its name was later changed to “Institute”, while today it bears that of “Foundation”). He asked Fernand Braudel to preside over the scientific committee, which was composed of the most important scholars of European historiography of the time. Braudel’s collaboration was constructive: the two men became friends and shared a number of historiographical positions, such as the periodisation of the crisis of the Mediterranean (Orlandi 2016).

A year later—1968—Melis began the first specialisation course for reading and interpreting commercial documents from the period between the thirteenth and seventeenth centuries. Held in the rooms of Palazzo Datini, the course marked the official beginning of the activity of the Institute, which also hosted the first of an uninterrupted series of study weeks in 1969. The inaugural edition of those conferences was devoted to a theme that was particularly dear to him: “Wool as a raw material: characteristics of its production and circulation between the thirteenth and seventeenth centuries” (1974).

His great enthusiasm for teaching, reinforced by his contact with the many young scholars who attended his specialisation courses, led him to publish the volume *Documenti per la storia economica dei secc. XIII-XVI* in 1972, which treated Tuscan, Italian and European archival sources (Melis 1972).

We can consider his organisation of the exhibition on the history of the bank in 1972 as the final entry in the long list of his scholarly and didactic initiatives. Held in Palazzo Salimbeni in Siena, the exhibition foregrounded the story of Monte dei Paschi, which was founded in 1472 and is therefore the oldest public bank still in operation.

Melis died on 26 December 1973 at the relatively young age of 59. He had received six honorary degrees from the most important European universities.

Federigo was a scholar “tout court, [...] a ‘purebred’ historian, an expert palaeographer, an indefatigable researcher, one who has the character, meaning and complexity of the past in his veins, in addition to a marked and very rare ability to recompose it along its interdisciplinary lines, without neglecting its fascinating details”⁴.

He was a “true historian of economics because [...] the economic history of families, fraternities, companies, cities, states and peoples is essentially—if not exclusively—based on the *keeping of accounts*” (Del

⁴ This is Luigi De Rosa’s summary of Mario Del Treppo’s thoughts on Federigo Melis (De Rosa 1985, 10; Del Treppo 1991).

Treppo 1978, 20). With these words of praise Francesco della Penna expressed his pride in his student, who had by then achieved fame.

Melis also had a taste for beauty, an appreciation of friendship, certainty in his faith and love for the young. He had a “special way of associating with people, putting everyone at their ease: you contributed your own experiences and knowledge to lively and witty conversations without preaching; you took pleasure in the joyous company of friends, masking the tensions and anxieties of your restless spirit from them” (De Rosa 1976, 11).

The joy of being with friends spilled over into another of his passions, namely good food and wine. “He ate and drank just like he taught, developing a style that bordered on pedantry. He wasn’t happy with just any old wine together with any old dish. The food had to be tasty, and the right wine had to be paired with it”. In a word, he was most at home in the library and the wine cellar (Personè 1984, 188).

Federigo Melis e il processo di ascesa e declino di Bruges nel tardo Medioevo

Erik Aerts

Nel suo mirabile saggio per l'Accademia Belgica di Roma, Federigo Melis prende le mosse dalla classica antitesi tra Bruges intesa come mercato internazionale, ipotesi sostenuta dal celebre studioso belga Henri Pirenne (1862-1935) e Bruges come mercato nazionale, teoria presentata nel 1952 dal connazionale Jan Arthur Van Houtte (1913-2002). Melis, facendo ampio ricorso ai ricchi archivi toscani, privilegiava senza dubbio il primo caso, tanto che etichettò Bruges come il «nucleo centrale», il «vertice comune» o il grande punto di incontro di due grandi direttrici commerciali. Nelle sue parole un vero e proprio «nesso» tra popoli germanici e romanici, tra il Nord e il Sud dell'Europa. La presente breve riflessione, in gran parte basata su alcune pubblicazioni precedenti (Aerts 1992a; 1992b; 2003b; 2009; 2018; 2020), intende esaminare entrambe le prospettive, osservando la presenza di mercanti stranieri a Bruges, le loro rotte commerciali e alcuni dei loro prodotti.

Sorprendentemente, gli inizi dell'ascesa marittima di Bruges e i primi segni di presenza degli italiani in città risultavano strettamente legati a una serie di rotte commerciali terrestri che dalle quattro famose fiere della Champagne, nel nord-est della Francia, portavano ai Paesi Bassi. Questi percorsi ebbero un'importanza cruciale nel-

Federigo Melis

Angela Orlandi, University of Florence, Italy, angela.orlandi@unifi.it, 0000-0001-6593-8954

Referee List (DOI 10.36253/fup_referee_list)

FUP Best Practice in Scholarly Publishing (DOI 10.36253/fup_best_practice)

Federigo Melis, *Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV) / Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14th-15th Centuries)*, edited by Angela Orlandi, © 2024 Author(s), CC BY 4.0, published by Firenze University Press, ISBN 979-12-215-0350-0, DOI 10.36253/979-12-215-0350-0

la topografia iniziale della città. Alcuni mercanti italiani non si fermavano nella regione della Champagne, ma si muovevano per circa 360 chilometri verso nord fino ad arrivare a Bruges. Qui il conte di Fiandra aveva istituito, intorno al 1200, una fiera il cui ciclo di trenta giorni cadeva opportunamente tra il mercato primaverile di Bar-sur-Aube e quello estivo di Provins, entrambi nella regione della Champagne. Fino al XIII secolo tutti gli italiani si recavano a Bruges via terra ma, nel secolo successivo, i mercanti toscani (Firenze, Lucca, Siena) del Piemonte orientale e della Lombardia occidentale avrebbero approfittato del fiorire di nuove rotte dal Mediterraneo attraverso l'Atlantico fino al Mare del Nord. Melis aveva quindi ragione nel sottolineare l'importanza di un collegamento marittimo regolare e intenso attraverso Gibilterra («considerando che dall'inizio del Trecento si è aperta con regolarità e intensità la via di Gibilterra»). Nello spiegare il successo della nuova via commerciale, egli faceva spesso riferimento alla diminuzione dei costi di trasporto («le tariffe di trasporto nella navigazione» o «le tariffe nei trasporti via mare») che favoriva la spedizione non solo di prodotti di lusso ma anche di merci ingombranti più economiche e di basso costo. Nel corso del XIV secolo il commercio marittimo divenne infatti relativamente più economico di quello via terra, grazie alla diminuzione dei costi di trasporto e soprattutto dei cosiddetti costi di transazione. Nella loro corrispondenza, i mercanti italiani del 1390 si lamentavano di aver «perso tutto il loro profitto» inviando la loro lana via terra. In quel momento il rappresentante della compagnia Alberti a Bruges scrisse a Francesco Datini che solo i tessuti di qualità, di alto prezzo, potevano ancora sostenere il rischio di investimento di un viaggio terrestre. Melis, tuttavia, nella sua spiegazione non teneva conto dell'impatto della guerra che si diffuse nel bacino del Mediterraneo e in vaste aree dell'Europa occidentale tra il 1290 e il 1340. Secondo lo storico economico canadese John Munro (1938-2013), questa serie di conflitti fu la causa principale del passaggio dalle rotte commerciali terrestri a quelle marittime nel corso del XIV secolo, «costringendo così gli italiani a rivolgersi a una rotta marittima più sicura verso l'Europa nord-occidentale» (si vedano le citazioni in Munro 1999, 1-30, 11 e 12, nota 19; 2001, 3-26, 20-22).

A Bruges i mercanti italiani incontravano i colleghi del Mare del Nord e del Baltico, come i commercianti della potente Lega Ansea-tica («gli Alemanni» o «i Tedeschi» nel saggio di Melis), i mercanti della Penisola iberica e, in misura minore, i mercanti inglesi. Anche gli operatori economici francesi erano poco numerosi. Furono quin-

di gli anseatici e gli italiani a divenire «i due pilastri del commercio di Bruges» (Lambert 2006, 15). Dedicando gran parte del suo saggio all'«area germanica e area romanica», Federigo Melis coglieva chiaramente l'importanza per Bruges di entrambe le regioni e di quei gruppi di mercanti. La città era pronta ad accogliere tutti questi ospiti. Nel corso del XII secolo, a causa di una delle innumerevoli tempeste marine dell'epoca (1134), Bruges si ritrovò direttamente collegata allo Zwin e quindi al Mare del Nord. La prosperità della metropoli commerciale si basava dunque su un canale relativamente stretto, lungo cinque chilometri. Intorno al 1300, la città aveva raggiunto la sua massima estensione territoriale. Oltre a un impianto giuridico ben sviluppato, in grado di proteggere i diritti e i privilegi dei mercanti stranieri, la città garantiva un'infrastruttura commerciale per la corretta accoglienza di questi ospiti. Alla fine del XIII secolo la maggior parte delle strade principali era stata pavimentata. Due imponenti bastioni (del 1127 e del 1297-1301) e almeno nove porte cittadine garantivano sicurezza e protezione. Sulla piazza centrale del mercato si trovavano il Belfort e vari mercati coperti, a cui si aggiunsero le nuove enormi logge alla fine del XIII secolo. C'erano anche magazzini, strutture di pedaggio e di pesatura, un'ingegnosa gru cittadina del 1288 e, più tardi, una zecca. Come vedremo in seguito, professionisti specializzati offrivano i loro servizi ai mercanti stranieri. Fortunatamente, l'importanza economica della città può essere misurata anche dal punto di vista demografico. Nella seconda metà del XIII secolo, quando lo sviluppo economico era al suo apice, la popolazione può essere stimata in circa 60.000 abitanti. Immediatamente prima della famigerata epidemia di peste nera del 1349, la popolazione urbana contava 57.000 persone. In seguito, la tendenza demografica sarebbe declinata bruscamente, tanto che alla fine del XIV secolo si pensa che la città contasse tra le 32.000 e le 37.000 anime (Blockmans, De Munck, Stabel 2018, 27; Stabel et al. 2018a, 97-98; 2018b, 235-36, table 6.1; Denewith 2010, 3-48).

I mercanti italiani a Bruges si associavano in *nationes* o *nazioni*, note anche come *comunità* o *università*; «nazioni» che raggruppavano i mercanti di una città-stato, testimoniando così la frammentazione politica della Penisola italiana. Oltre alle nazioni di Venezia, Genova, Lucca, Firenze e Milano, i mercanti di Bologna, Como, Piacenza, Pisa e Siena furono attivi a Bruges per periodi più o meno lunghi senza alcuna associazione formale. Mentre gli italiani fornivano il *know-how* finanziario, i capitali, i flussi e le reti commerciali, Bruges, oltre a una posizione eccellente, offriva infrastrutture e istituzioni,

un governo benevolo, un'ampia domanda urbana e un entroterra relativamente prospero. Tra queste istituzioni vi erano professioni specializzate come locandieri, notai, mediatori, cambiavalute, banchieri di deposito e banchi di pegno. Tuttavia, l'istituzione più famosa era uno strumento finanziario fondamentale, entrato nel vocabolario italiano come borsa. Il suo equivalente fiammingo (*Beurs*) si riferisce a una nota famiglia benestante di Bruges, coinvolta di padre in figlio nel mondo dei locandieri e dei mediatori, la cosiddetta famiglia Van der Buerse o Van der Beurse. Questa famiglia possedeva tre locande che si trovavano tutte sulla stessa piazza, *Place de la Bourse*, nel cuore del quartiere degli affari e nelle vicinanze del mercato centrale. La piazza divenne presto il luogo d'incontro preferito dai mercanti italiani. Insieme ad altri mercanti, cambiavalute, banchieri e broker si ritrovavano sulla piazza e commerciavano una grande varietà di titoli. Secondo lo studioso belga-americano Raymond de Roover (1904-1972) la lettera di cambio era lo strumento finanziario più importante della Borsa di Bruges. Ricerche successive hanno in qualche modo messo in discussione questa opinione e hanno precisato che la lettera di cambio non era affatto l'unico documento presente sul mercato monetario urbano (Murray 2005, 230 e 236). I mercanti non italiani, ad esempio, applicavano altre tecniche e avevano altre abitudini bancarie. De Roover aveva comunque ragione quando affermava che la lettera di cambio era lo strumento più sofisticato e flessibile in mano al principale gruppo mercantile della città (Bolton, Guidi Bruscoli 2021, 873-91).

Come già suggerito all'inizio di questa riflessione, i mercanti italiani non erano gli unici stranieri a Bruges. Fin dall'inizio del XIII secolo, inglesi, castigliani, catalani, portoghesi, francesi e soprattutto alcuni rappresentanti delle città anseatiche della Germania, del Baltico e della Penisola Scandinava si erano stabiliti in città. L'Inghilterra intratteneva, per lunga tradizione, stretti legami politici ed economici con le Fiandre. Oltre allo stagno, al piombo, alla birra, al formaggio e al grano, gli inglesi trasportavano a Bruges soprattutto la lana più pregiata del mondo. Pur essendo diretti concorrenti dei mercanti italiani, gli operatori della Catalogna riuscirono a sviluppare strette relazioni commerciali con Bruges. Già nel 1330 stabilirono un proprio consolato in città (*Consolat de Mar*). La presenza castigliana acquisì un ruolo più importante nel XV secolo, quando la lana merino spagnola divenne una parte molto importante della «new drapery» fiamminga. Nel XIV secolo, Bruges accolse anche merci provenienti dal Portogallo, per lo più attraverso mercanti ita-

liani; si trattava soprattutto di prodotti agricoli (fichi, uva passa, olive, olio, vino, oltre che sale, miele e cera), ma nel secolo successivo il Portogallo iniziò a inviare le proprie navi cariche di beni coloniali come zucchero, spezie e avorio. Sebbene i mercanti francesi non avessero un'organizzazione ufficiale a Bruges, vi importavano comunque vino e sale. Gli anseatici erano presenti già dal 1200, ma il loro periodo d'oro si colloca tra il 1350 e il 1450, quando godettero di ampi privilegi commerciali. Bruges non era una città anseatica e geograficamente si trovava addirittura al di fuori del territorio della Hansa. Tuttavia, come Londra, Bergen e Novgorod, era la sede più importante (*Kontor*) al di fuori di tale regione. Le importazioni anseatiche consistevano in beni primari e prodotti agricoli come minerali di ferro e rame, grano, legname, pesce, birra di luppolo, miele e sale, ma anche pellicce e pelli, cera e ambra venivano scambiate con vivacità sul mercato cittadino. Sebbene le relazioni tra Bruges e gli anseatici fossero una concatenazione di conflitti, a metà del XIV secolo la grande Lega Anseatica era comunque «di grandissima importanza per Bruges» (Murray 2005, 221).

Sono molte le cause suggerite per spiegare il drammatico declino del mercato internazionale di Bruges nella seconda metà del XV secolo. Alcune di queste spiegazioni (come la guerra prolungata e continua durante il conflitto civile fiammingo) contengono più verità di altre (come il naturale processo di insabbiamento per cui ampie parti dello Zwin avrebbero cessato di essere accessibili alle galee più grandi). Federigo Melis aveva indubbiamente ragione quando individuava il motivo principale del declino a lungo termine di Bruges nel profondo spostamento dei flussi commerciali europei alla vigilia della prima Età Moderna. L'ascesa della regione tedesca meridionale con le sue esportazioni di ottone, argento, fustagni e rame e i suoi legami con l'Italia settentrionale (in particolare con Venezia), la proliferazione di nuove e fiorenti fiere in Francia e in Castiglia e le esportazioni tessili dei Merchant Adventurers inglesi contribuirono all'ascesa commerciale di Anversa, la principale concorrente e poi erede di Bruges come mercato internazionale (Aerts 2003a, 144-5; Bolton; Guidi Bruscoli 2008, 360-79). Melis, nel suo saggio, cita esplicitamente questa potente rinascita del commercio transcontinentale. Fa anche riferimento all'espansione industriale di luoghi come Augusta, Basilea, Costanza, Erfurt, Francoforte, Ratisbona e Ulma (anche se dimentica di menzionare Norimberga) e al successo delle famose fiere di Ginevra e, poco più tardi, di Lione. Lo storico italiano non lascia dubbi sul fatto che, a suo avviso, il declino di Bruges debba essere

fortemente associato alla superiorità economica delle rotte terrestri dopo il 1450. O, per dirla con le sue parole, con «la ripresa delle vie terrestri» o «il rilancio delle comunicazioni terrestri».

Due osservazioni finali.

1) Federigo Melis considerava chiaramente il mercato di Bruges nel XIII e XIV secolo come un vero e proprio hub internazionale, il centro nevralgico di una complessa ed estesa rete europea di commercio di lunga distanza che superava abbondantemente il suo carattere regionale. Le pagine precedenti dimostrano che Bruges era effettivamente il grande punto di convergenza – per usare il linguaggio un po' antiquato di Melis – dei «popoli germanici» (commercianti della Lega Anseatica, mercanti inglesi e naturalmente commercianti indigeni dei Paesi Bassi che offrivano stoffe di alta qualità) e dei «popoli romanici» (mercanti provenienti da Francia, Italia e Penisola iberica). A questo proposito, egli si dimostrò un sostenitore di una teoria più classica sul significato di Bruges, elaborata da Henri Pirenne. Nella sua essenza, questa tesi è stata adottata anche da storici più recenti come Wim Blockmans, Wilfrid Brulez, James Murray, Peter Stabel e molti altri. Essi hanno dimostrato che Bruges distribuiva le sue importazioni in un vasto hinterland economico che si estendeva su gran parte dei Paesi Bassi. Bruges era anche impegnata nel commercio di transito verso la Renania e l'Europa centrale.

2) Per spiegare l'ascesa e il declino di questo mercato mondiale, Melis associava il destino di Bruges agli affascinanti cambiamenti a lungo termine del commercio europeo a lunga distanza, in particolare all'equilibrio relativo tra il commercio transcontinentale via terra e l'espansione commerciale marittima dell'Europa. Melis sosteneva che lo sviluppo di nuove rotte marittime dal Mediterraneo all'Europa nord-occidentale, di nuovi porti costieri e, di conseguenza, di nuovi flussi commerciali marittimi abbiano determinato la rapida crescita della città sullo Zwin alla fine del XIII secolo. Seguendo la stessa logica, l'imponente fuga dalle rotte terrestri continentali a partire dalla seconda metà del XV secolo giocarono un ruolo fondamentale nella graduale ma continua decadenza urbana di Bruges. Con la sua attenzione alla rinascita delle fiere internazionali e alla rinnovata crescita dei percorsi terrestri, Federigo Melis anticipò alcuni elementi chiave di una teoria più generale che, in seguito, sarebbe stata sviluppata in modo più completo da storici di fama come John Munro e soprattutto Herman Van der Wee.

Tutti questi elementi rendono il breve saggio di Federigo Melis ancora oggi degno di essere letto, a quasi sessant'anni di distanza

da quando le sue parole furono messe su carta. Nonostante la sua brevità, il testo rimane una sintesi pregevole che non si limita alla descrizione di fatti e avvenimenti isolati, ma che si distingue per la sensibilità alla coesione diacronica e sincronica della realtà storica.

Federigo Melis and the Process of Rise and Decline of Late Medieval Bruges

Erik Aerts

In his admirable essay for the *Academia belgica* in Rome Federigo Melis started from the classic antithesis between Bruges as an international market, an assumption defended by the renowned Belgian scholar Henri Pirenne (1862-1935), or Bruges as a rather national market, a theory presented in 1952 by his fellow countryman Jan Arthur Van Houtte (1913-2002). Melis, making extensive use of the rich Tuscan archives, undoubtedly favoured the first hypothesis and labelled Bruges subsequently as the “central core” (“*il nucleo centrale*”), “the common vertex” (“*il vertice comune*”) or the great meeting point of two major commercial flows, in his words a true connection (“*nesso*”) between Germanic and Romance people, between the North and the South of Europe. The present brief overview, largely based on a number of earlier publications (Aerts 1992a; 1992b; 2003b; 2009; 2018; 2020), intends to examine both perspectives by looking at the presence of foreign merchants in Bruges, their trade routes and some of their products.

Surprisingly enough the early beginnings of Bruges’ maritime rise and the first signs of Italians in this city were closely linked with a number of overland trade routes from the four famous fairs of Champagne in north-eastern France to the Low Countries.

Federigo Melis

Angela Orlandi, University of Florence, Italy, angela.orlandi@unifi.it, 0000-0001-6593-8954

Referee List (DOI 10.36253/fup_referee_list)

FUP Best Practice in Scholarly Publishing (DOI 10.36253/fup_best_practice)

Federigo Melis, *Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV) / Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14th-15th Centuries)*, edited by Angela Orlandi, © 2024 Author(s), CC BY 4.0, published by Firenze University Press, ISBN 979-12-215-0350-0, DOI 10.36253/979-12-215-0350-0

Overland routes indeed were of crucial importance in the early topography of the city. Some Italian merchants did not stop in the Champagne region, but travelled some 360 kilometres further north ending up in Bruges. In Bruges the count of Flanders had established around 1200 a fair whose thirty-day cycle fell conveniently between the spring market of Bar-sur-Aube and the summer market of Provins, both in the Champagne region. Until well into the 13th century all these Italians travelled to Bruges by land, but in the next century merchants from Tuscany (Florence, Lucca, Siena), eastern Piedmont and western Lombardia would take advantage of the flourishing of new routes from the Mediterranean across the Atlantic to the North Sea. So Melis was quite right in stressing the importance of a regular and intense maritime connection via Gibraltar (*“considerando che dall’inizio del Trecento si è aperta con regolarità e intensità la via di Gibilterra”*). In explaining the success of the new trade route, he frequently referred to decreasing transport costs (*“le tariffe di trasporto nella navigazione”* or *“le tariffe nei trasporti via mare”*) that favoured the shipping not only of luxury products but also of cheaper and low-cost bulk goods. In the course of the 14th century maritime trade indeed became relatively cheaper than overland trade due to declining transport and especially so-called transaction costs. In their correspondence Italian merchants in the 1390s complained that they had “lost all of their profit” by sending their woollens overland. At that moment the representative of the Alberti firm in Bruges wrote to Datini that only high-priced quality cloth could still bear the investment risk of a journey overland. Melis, however, in his explanation failed to take into account the impact of warfare spreading from 1290 to 1340 in the Mediterranean basin and in vast areas of western Europa. According to the Canadian economic historian John Munro (1938-2013) this series of wars was primarily responsible for the shift from overland trade routes to seaborne routes in the course of the 14th century, thereby “forcing the Italians to turn to a safer sea route to northwest Europe” (see quotes in Munro 1999, 1-30, 11 e 12, nota 19; 2001, 3-26, 20-22).

In Bruges Italian merchants would meet colleagues from the North Sea and the Baltic such as the tradesmen of the powerful Hanseatic League (*“gli Alemanni”* or *“i Tedeschi”* in the essay of Melis), merchants from the Iberian Peninsula and to a lesser degree English merchants. French merchants were also less numerous. It were the Hanseatic and Italian merchants who would become “the two pil-

lars of Bruges trade” (Lambert 2006, 15). By devoting a large part of his paper to the “*area germanica e l’area romanica*” Federigo Melis has clearly grasped the importance of both areas and groups of merchants for Bruges. The city was ready to welcome all these guests. In the course of the 12th century, due to one of the innumerable storm tides of that time (1134), Bruges became directly connected to the Zwin and hence to the North Sea. The prosperity of a commercial metropolis was based on a relatively narrow five-kilometre-long channel. Around 1300, the city had also achieved its greatest spatial extent. Apart from a well-developed legal framework in order to protect the rights and privileges of foreign merchants, the city guaranteed a commercial infrastructure for the proper reception of these guests. Most of the main streets were paved by the end of the 13th century. Two impressive ramparts (from 1127 and 1297-1301) and at least nine city gates guaranteed security and protection. On the central market square stood the Belfry and various halls or covered marketplaces, to which the huge new halls were added at the end of the 13th century. There were also warehouses, toll and weighing houses, an ingenious city crane from 1288 and later a mint workshop. As we shall see later, specialised professions offered their services to foreign merchants. Fortunately, the economic significance of the city can also be gauged demographically. In the second half of the 13th century, when economic development was at its peak, the population can be estimated at around 60,000 inhabitants. Immediately before the infamous Black Death plague epidemic in 1349, the urban population would have numbered 57,000 people. The population trend would decline sharply afterwards so that in the late 14th century the city is thought to have had between 32,000 or 37,000 people (Blockmans, De Munck, Stabel 2018, 27; Stabel et al. 2018a, 97-98; 2018b, 235-36, table 6.1; Denewith 2010, 3-48).

The Italian merchants in Bruges associated in *nationes* or *nazioni*, also known as *comunità* or *università*—“nations” that grouped together the merchants of a city-state, thus testifying to the political fragmentation of the Italian peninsula. Apart from the nations of Venice, Genoa, Lucca, Florence and Milan, merchants from Bologna, Como, Piacenza, Pisa and Siena were active in Bruges for varying lengths of time without any formal association. While the Italians supplied the financial know-how, their capital, their trade flows and commercial networks, Bruges apart from an excellent location offered its infrastructure and institutions as well as a be-

nevolent government, an extensive urban demand and a relatively prosperous hinterland. Among these institutions were specialised professions such as inn-keepers, notaries, brokers, money-changers, deposit-bankers and pawnbrokers. However, the most famous institution was a pivotal financial concept, which entered the Italian vocabulary as “*borsa*”. Its Flemish equivalent (*Beurs*) refers to a well-known wealthy family in Bruges that was involved in the world of innkeepers and brokers from father to son, the so-called Van der Buerse or Van der Beurse family. This family owned three inns that were all located on the same square, the *Place de la Bourse* in the heart of the business district and in the vicinity of the central market place. The square soon became the preferred meeting place of the Italian merchants. Together with other merchants, money-changers, bankers and brokers they met each other on the square and traded in a great variety of commercial paper. According to the Belgian-American scholar Raymond de Roover (1904-1972) the bill of exchange was the most important financial instrument on the Bruges Exchange. Later research has somewhat challenged this view and has confirmed that the bill of exchange was by no means the only document on the urban money market (Murray 2005, 230 e 236). Non-Italian merchants for example applied other techniques and had other banking customs. De Roover was of course right when stating that the bill was certainly the most sophisticated and flexible instrument in hands of the leading merchant group in town (Bolton, Guidi Bruscoli 2021, 873-91).

As already suggested at the start of this paper, Italian merchants were not the only foreigners in Bruges. Since the early 13th century, the English, Castilians, Catalans, Portuguese, French and especially a number of representatives of the Hanseatic towns of Germany, the Baltic and Scandinavia had all made their way to the city. England had traditionally maintained close political and economic ties with Flanders. Apart from tin, lead, ale, cheese and grain, above all of course the English shipped the finest wool in the world to Bruges. Although direct competitors of the Italian merchants, merchants from Catalonia succeeded in developing a strong trading relationship with Bruges. As early as 1330 they established their own consulate in the city (*Consolat de Mar*). Castilian presence acquired a more prominent role in the 15th century when Spanish merino wool became a very important part of the ‘new drapery’ of Flanders. In the 14th century, Bruges also welcomed goods from Portugal, mostly

via Italian merchants; these were mainly agricultural products (figs, raisins, olives, oil, wine, as well as salt, honey and wax), but in the next century Portugal sent its own ships carrying cargoes of colonial goods such as sugar, spices and ivory. Although French merchants had no official organisation in Bruges, they still imported wine and salt into the city. Hanseatic merchants had been present in Bruges since as early as 1200, but their golden age in the city was between 1350 and 1450 when they enjoyed extensive trading privileges. Bruges itself was not a Hanseatic town, and geographically lay even outside the Hanseatic territory. However, like London, Bergen and Novgorod, it was the most important seat (*Kontor*) outside that territory. Hanseatic imports consisted of primary commodities and agricultural products such as iron and copper ores, grain, timber, fish, hopped beer, honey and salt, but also furs and skins, wax and amber were eagerly traded on the Bruges market. Although relations between Bruges and the Hanseats were a concatenation of conflicts, in the middle of the 14th century the great Hanseatic League was nonetheless “of the very greatest importance for Bruges” (Murray 2005, 221).

Many causes have been suggested to explain the dramatic decline of the Bruges international market in the second half of the 15th century. Some of these explanations (such as the prolonged and continuous warfare during the Flemish civil war) contain more truth than others (such as the natural silting process whereby large parts of the Zwin supposedly ceased to be accessible to larger galleys). Federigo Melis was undoubtedly correct when seeking the main reason for the long-term decline of Bruges ultimately in a profound shift of trade flows in Europe on the eve of the early modern period. The rise of the southern German region with its brass, silver, fustian and copper exports and its links with northern Italy (especially Venice), the proliferation of new flourishing fairs in France and Castile, and the textile exports of the English Merchant Adventurers all contributed to the commercial ascent of Antwerp, Bruges’s major competitor and eventual successor as an international market (Aerts 2003a, 144-5; Bolton; Guidi Bruscoli 2008, 360-79). Melis in his essay explicitly mentions this powerful revival of transcontinental trade. He also refers to the industrial expansion of places as Augsburg, Basel, Constance, Erfurt, Frankfurt, Regensburg and Ulm (although he forgets to mention Nuremberg) and to the success of the famous fairs of Geneva and a little later of Lyon. The Italian

historian leaves no doubt that in his opinion the decline of Bruges must be strongly associated with the economic superiority of overland routes after 1450. Or in his own words with “*la ripresa delle vie terrestri*” or “*il rilancio delle comunicazioni terrestri*”.

Two final observations.

1) Federigo Melis clearly considered the Bruges market in the 13th and 14th centuries to be a truly international hub, the nerve centre of a complex and extensive European network of international trade that by far exceeded its regional character. The previous pages show that Bruges indeed was the great point of convergence of—to use the somewhat old-fashioned language of Melis—“the Germanic peoples” (tradesmen of the Hanseatic League, English merchants and of course indigenous traders of the Low Countries who offered high quality cloth) and “the Romance peoples” (merchants from France, Italy and the Iberian Peninsula). In this respect, he showed himself an advocate of an older theory on Bruges’s significance by Henri Pirenne. In its essence this thesis has also been adopted in more recent views from historians such as Wim Blockmans, Wilfrid Brulez, James Murray, Peter Stabel and many others. They demonstrated that Bruges distributed its import over a vast economic hinterland that stretched across most of the Low Countries. Bruges was also engaged in transit trade to the Rhineland and Central Europe.

2) To explain both the rise and fall of this world market Melis associated the fate of Bruges with the fascinating long-term changes in European long-distance trade, in particular the relative balance between Europe’s transcontinental overland trade and its maritime commercial expansion. Melis contended that the development of new shipping routes from the Mediterranean to north-western Europe, new coastal ports and consequently new maritime trade flows greatly determined the rapid growth of the city on the Zwin at the end of the 13th century. Following the same logic, the impressive renaissance of continental land routes since the second half of the 15th century played a fundamental role in the gradual but continuous urban decay. With his focus on the revival of international fairs and the renewed growth of overland routes Federigo Melis anticipated some key elements of a more general theory that would be more fully developed later by reputed historians such as John Munro and especially Herman Van der Wee.

All these elements make the brief essay of Federigo Melis still worth reading today, almost sixty years after his words were com-

mitted to paper. Despite its brevity, the text remains a fine synthesis with not only a description of isolated facts and events, but with a striking sensitivity to the diachronic and synchronic cohesion of historical reality.

Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV)

Federigo Melis

Eccellenza, Signore e Signori,
il Direttore, Prof. Charles Verlinden, ha voluto ricordare con tanta benevolenza la mia lunga carriera con espressioni così lusinghiere che rappresentano per me un incitamento a lavorare sempre più in quei fondi di archivio ai quali egli ha fatto riferimento. In questa lunga carriera, prima di oggi, non sono stato mai preso dall'emozione e più ancora dalla commozione per il grande privilegio che mi è stato riservato di parlare in questa Istituzione insigne che mi riporta all'opera degli storiografi della nobile e cara nazione belga, di quei grandi storici i quali hanno offerto opere fondamentali nel campo della vita economica. Charles Verlinden ne è uno degli esponenti maggiori, come provano le sue opere sulle quali mi sono istruito e che, per me, hanno costituito la guida più efficiente per queste mie indagini di largo respiro. Potrei dire di averle compiute seguendo il Maestro attorno alla Penisola iberica quando egli, affrontandola dal mare, è risalito all'interno, come risalivano le azioni dei vari operatori economici che ne toccavano i porti ed ha visto come tutta la penisola si è sviluppata per il compimento di avvenimenti grandiosi, i più rivoluzionari di tutta la storia. È allora per me motivo di grande soddisfazione parlare in questa Istituzione: per la deferenza e l'am-

Federigo Melis

Angela Orlandi, University of Florence, Italy, angela.orlandi@unifi.it, 0000-0001-6593-8954

Referee List (DOI 10.36253/fup_referee_list)

FUP Best Practice in Scholarly Publishing (DOI 10.36253/fup_best_practice)

Federigo Melis, *Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV)* / *Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14th-15th Centuries)*, edited by Angela Orlandi, © 2024 Author(s), CC BY 4.0, published by Firenze University Press, ISBN 979-12-215-0350-0, DOI 10.36253/979-12-215-0350-0

mirazione che porto agli storici belgi e per la possibilità che mi è offerta di poter vivere, seppure per breve tempo, la vita di questa Istituzione. Ad essa Charles Verlinden, in questo periodo di direzione, ha dato un impulso eccezionale del quale noi tutti, e specialmente noi storici dell'economia italiana, siamo molto grati.

Il Maestro Verlinden ha detto loro delle fonti di questa mia narrazione ed ha lasciato intendere, parlando dell'Archivio Datini, che si tratta della corrispondenza che i mercanti si sono scambiata, delle lettere di cambio, delle lettere di vettura, di libri di conti e così via: di una documentazione, cioè, che spazia su un intervallo assai importante, a cavallo dell'anno 1400 e, poi, di varie decine di libri di conti tenuti in tanti altri luoghi di grande interesse, specialmente per il tema che mi sono proposto di trattare, fra i quali Bruges è il nucleo centrale. Lì i Salviati, i Borromei, i Medici, i Cambi, i Sabatta ed altri ancora hanno tenuto i loro libri di conti che costituiscono "osservatori" collocati nel nucleo centrale dello scacchiere economico sul quale riferirò.

Il problema di Bruges mercato internazionale, di Bruges grande nodo, luogo di grande annodo fra i popoli romanici e germanici fu sollevato e si può dire senz'altro risolto dal grande Henri Pirenne, il quale se avvertì il carattere di mercato internazionale di Bruges precisò altresì che si trattava di una funzione di connessione fra le espressioni economiche dei popoli germanici e romanici. E a questa conclusione egli pervenne senza essersi avvalso della documentazione più efficiente che è costituita dalle fonti dirette. Vedremo in seguito che la nostra documentazione gli ha dato ragione! Tuttavia, prima di arrivare a questa dimostrazione devo riferire che il collega Jean A. Van Houtte, nel 1952, si mostrava di avviso del tutto contrario: egli degradava il mercato di Bruges dal rango internazionale a quello nazionale, sostenendo che Bruges importava soltanto per soddisfare il consumo interno e di una ristretta zona circostante, che le esportazioni da Bruges consistevano soltanto in prodotti fiamminghi e si estendevano in un limitato retroterra e che, pertanto, tutto quello che vi giungeva e tutto quello che ne partiva era di modeste proporzioni. E con la sua dettagliata analisi presentava un quadro di insieme che doveva far presa e legittimare il suo assunto: le comunicazioni per opera italiana fra il Mediterraneo e il Mare del Nord erano prevalentemente terrestri e, poiché l'Italia accentrava la mole maggiore di tutte le comunicazioni mediterranee, il Van Houtte sosteneva la dispersione di queste comunicazioni nell'interno del continente e, di conseguenza, escludeva che per giungere al nord confluissero in misura notevole su Bruges.

Più recentemente, un collega francese, Jacques Heers, con uno studio su Genova nella metà del Quattrocento, ha dimostrato che secondo le fonti genovesi le cose stavano diversamente e cioè come le aveva prospettate il Pirenne.

Ecconi allora a riferire di fonti che provengono dalla Toscana, massimamente dall'Archivio Datini di Prato e da altri archivi che potremmo definire quattrocenteschi. Sono fonti della massima efficienza sia perché si sono concretate in aderenza e adiacenza immediata al manifestarsi dei fatti e ai soggetti relativi, sia perché esse permettono di spaziare notevolmente. Infatti, il problema del riconoscimento e della qualifica di internazionale che si dà ad un mercato che si identifica con una città presuppone un dispiegamento di azioni con articolazioni profonde, complicate e complesse, e queste articolazioni, che si estendono a molti luoghi, possono essere osservate e riconosciute nei luoghi stessi attraverso la documentazione; sicché da quei luoghi si può agevolmente risalire verso il centro per riconoscere più compiutamente la funzione esercitata da quel mercato nelle sue irradiazioni plurime.

E la documentazione che ci soccorre, il carteggio, è di portata universale, giacché permette di penetrare in tutti i settori della vita economica di molteplici zone ed immancabilmente di quelle di primo rango e di esplorare i più minuti particolari sulle piazze, sui mercati, sui porti, sugli itinerari marittimi e interni, sui mezzi che vi erano adibiti, sulle merci e relative transazioni, sulle operazioni e i titoli di cambio e di credito, su qualsiasi altra operazione, sulle figure connazionali e forestiere, maggiori e minori, che agivano nel luogo e fuori e così via. Ebbene, tutte le lettere, anche se scritte a Bruges, a Londra, a Parigi, ad Alessandria d'Egitto, a Venezia ed in altri porti ancora, indugiano sempre su Bruges, su tutto quello che avveniva in questa città, su tutto quello che accadeva alla periferia in forza dell'azione compiuta da quella città, dal suo mercato, dai suoi porti, soprattutto l'Écluse, oggi in territorio olandese con il nome di Sluis.

Per provare questo ruolo di Bruges mercato internazionale, "nesso economico" fra i popoli germanici e romanici, bisogna dimostrare che si è avuta una comunanza di vertici in Bruges, che Bruges è stato il vertice comune di due vastissime aree economiche le quali si dispiegavano in senso opposto a questo vertice. Ed ecco queste due aree, l'area germanica e l'area romanica, due aree opposte al vertice che è comune: il vertice di Bruges. E queste due grandi aree si possono studiare attraverso la confluenza e la defluenza di uomini, di

mezzi, di beni e di interessi che, appunto, si incontravano e si connettevano in Bruges, attraverso la funzione alla quale essa è assunta.

Giova, dunque, procedere nella dimostrazione con due differenti localizzazioni: installando dapprima l'osservatorio in Bruges, nell'interno cioè del cardine di questo sistema, per potere realmente vedere se vi è stata questa solidarietà, questa complementarità fra le due aree; per vedere quali merci correvano e scorrevano dall'una all'altra, con quale forza di penetrazione esse passavano da un'area all'altra e, naturalmente, senza considerare, in questi flussi e deflussi, i beni che venivano dalle produzioni locali, come quelli che avrebbero esaurito la loro circolazione nel retroterra fiammingo o di Brabante. Successivamente, installando l'osservatorio all'esterno per vedere se si sono intromessi dei fattori che hanno distratto alcune forze da questa convergenza e divergenza: se vi sono state, cioè, delle deviazioni da questo sistema. Non si può, infatti, pretendere che si sia verificato un ermetismo assoluto nell'una e nell'altra delle aree: i loro confini sono naturalmente mobili e talvolta l'area romanica ha invaso l'area germanica e viceversa (mentre l'Inghilterra partecipa, come vedremo verso le conclusioni, dei caratteri dell'una e dell'altra e talvolta sta a sé). Poi si dovranno vedere tutte le deviazioni che si possono essere verificate per considerarne l'entità; così, se si potrà stabilire che esse sono state di modeste proporzioni si sarà bene avviati verso la dimostrazione della funzione di Bruges di cui si discorre.

Il fascio di comunicazioni di gran lunga più consistente che porta dal sud a Bruges è quello marittimo, contrariamente alla tesi del Van Houtte. E vi è una ragione, direi molto evidente, di carattere esteriore, che si coglie subito, considerando che dall'inizio del Trecento si è aperta con regolarità e intensità la via di Gibilterra e, nella seconda parte dello stesso secolo, i volumi che passavano da Gibilterra erano davvero ragguardevoli. Naturalmente con l'apertura di questa via le comunicazioni dirette al nord dovevano far capo a un porto e Bruges, da qualche tempo, esercitava una attrazione. Essa costituiva uno dei fattori che concorse, con altri di origine mediterranea, all'apertura e allo stabilimento di queste comunicazioni.

Per un momento dobbiamo tornare al XIII secolo, a quando agivano le Fiere di Champagne come grande luogo di incontro dei mercanti e delle merci e delle quali l'azione tipica mercantile di distribuzione dei beni si svolgeva su un arco di 360°. In queste Fiere erano attivissimi i mercanti italiani e segnatamente quelli delle città dell'entroterra quali i mercanti toscani di Siena, di Lucca, di Firenze e i mercanti della Pianura Padana, di quella zona attorno ai confini tra

il Piemonte e la Lombardia di oggi, cioè la Lombardia occidentale e il Piemonte orientale. In queste Fiere, raggiunte con mezzi poderosi, con forze considerevoli da parte dei nostri operatori, la loro presenza non si prolungava molto perché la forza di espansione li portava a raggiungere le Fiandre dove si produceva il panno che era la mercemoneta che l'Occidente offriva all'Oriente in contraccambio dei beni ricchi che di là venivano e che erano molto ambiti perché, come tali, potevano circolare su qualsiasi distanza e offrire occasioni di grandi guadagni. Raggiunte le Fiandre, i nostri operatori vi si stabiliscono e in parte, poi, passeranno la Manica per andare in Inghilterra per ragioni che sono note e delle quali, perciò, non sto a dire. Installatisi così nelle Fiandre, essi stabilirono una testa di ponte con l'Italia per intensificare e migliorare i traffici e perciò esercitavano una attrazione sempre più grande su quella via che risaliva dal mare, così come le merci che i mercanti fiamminghi e di altre nazionalità si procuravano alle Fiere di Champagne ed offrivano sul mercato di Bruges richiamando gli operatori germanici. Dunque, una duplice opera di attrazione che si esercitava sugli operatori dell'area germanica e su volumi sempre crescenti di traffici col Mediterraneo, segnatamente per la nuova via: quella totalmente marittima.

Ma, accanto a questa manifestazione della navigazione, che è secondaria e rappresenta un atto accessorio, ausiliario, si deve considerare la manifestazione mercantile dello scambio che è quella principale. Ebbene, nella seconda metà del XIV secolo si è verificato un avvenimento a vantaggio soprattutto della navigazione rispetto ai trasporti terrestri: le tariffe di trasporto nella navigazione hanno assunto una struttura moderna che agiva specificamente a vantaggio delle merci meno ricche e che si può definire la discriminazione dei noli, la quale trionfa aprendo la navigazione a qualsiasi classe di beni e su qualsiasi itinerario. Una innovazione, questa, che si ripercuoterà poi negli altri settori dei trasporti sia in acque interne che su percorsi terrestri. Cosicché, alla fine del Trecento, vediamo che le tariffe nei trasporti via mare si differenziano per rispettare, entro certi limiti, il valore dei beni ed in tal modo vengono ammessi alla circolazione anche i beni poveri che prima ne rimanevano esclusi, non potendo sopportare l'aggravio del costo di trasporto. E si instaura così un movimento di qualsiasi materia e prodotto, vale a dire un vero e proprio commercio di massa. Fu un avvenimento considerevole: la via marittima di Gibilterra, che già si presentava come un fascio di rapporti di notevoli volumi, aumentò incomparabilmente alla fine del Trecento. Anche se il Cipolla scrive che ancora nel Quattrocen-

to circolavano pochi beni, se il Saporì scrive che dopo la metà del Trecento nulla è cambiato nella qualità dei vari avvenimenti economici, se il Sombart non ha neppure sfiorato l'aspetto della strutturazione delle tariffe - che è l'aspetto più notevole nell'economia dei trasporti marittimi e non - le fonti non solo non confortano le loro tesi, ma dimostrano il contrario. E la documentazione in proposito è inoppugnabile, essendo diretta, abbondantissima ed ancorata a datazione sicura.

Così, questo progresso nella navigazione, che è di squisito ordine economico, porta con sé il progresso tecnico: le navi si moltiplicano di numero ma, soprattutto, aumenta la portata di ciascuna; si fanno più sicure, più veloci e perciò più resistenti ai pericoli del mare e dei corsari, sicché esse cominciano a percorrere itinerari, se non rettilinei, meno tortuosi di quelli di una volta e alla fine del Trecento queste navi raggiungono addirittura una capacità di 2.000 botti, cioè circa 1.250 tonnellate di oggi e le vie di terra si sviliscono sempre più.

A questo punto, allargando l'orizzonte, possiamo porci la domanda: come si è giunti alla conquista della nuova strutturazione dei noli? Il cammino verso la sua affermazione piena non è stato breve, come è facile intendere, ma artefice di questa meravigliosa conquista è stato il grande mercante: colui che disponeva di aziende dalle dimensioni vastissime e che era, naturalmente, impegnato su larga scala nel commercio marittimo. L'inizio della sua azione in tal senso si coglie quando egli concentra la sua attenzione sull'atto di trasporto, considerandolo un accessorio e il quale, pertanto, deve aderire all'atto principale e fondamentale dello scambio. Da allora, egli si adopererà continuamente adattando, modellando il servizio di trasporto alle esigenze degli scambi dei beni, specialmente, se non proprio esclusivamente, nella sua espressione economica più rilevante: il costo. Nessuno più del mercante era idoneo a fare aderire sempre meglio tale accessorio al principale, immedesimandoli e finendo, perciò, con il dominare anche nel campo dei trasporti.

Decisiva, dunque, appare l'azione del grande mercante; su questo nuovo terreno in lui riscontriamo quella qualità somma che il Sombart gli aveva negato per tale epoca e per vari secoli ancora: il dominio del mercato nella sua più ampia accezione.

Trattando dei rapporti tra Mediterraneo e Mare del Nord bisogna considerare che queste comunicazioni toccano la Penisola iberica la quale si inserisce in questo fascio di rapporti con prodotti propri, molti dei quali, una volta, provenivano soltanto dall'Oriente o da produzioni proprie lì diffuse. Alcuni di questi prodotti sono par-

ticolarmente interessanti. Qualche esempio: lo zucchero, una volta, veniva soltanto dal Levante, adesso ne vediamo quantitativi ingenti prendere il mare a Malaga, cioè nel regno di Granada, e il fatto è notevole perché Malaga produce anche degli zuccheri di qualità bassa che ora appunto possono soddisfare le esigenze dei meno abbienti, perché sono ammessi a circolare essendosi discriminate le tariffe. Poi, attraverso l'intermediazione medio-orientale, si è diffusa nel regno di Granada la coltura della frutta, che nel linguaggio dei mercanti toscani voleva dire fichi secchi e soprattutto uva passa. E tra i beni ai quali è stato dischiuso lo scambio internazionale e il commercio di massa meritano attenzione il riso di Valenza, che può agevolmente giungere sulle mense dei paesi del Mare del Nord, da dove, per l'intermediazione di Bruges, si diffonde finanche nei paesi scandinavi e baltici; poi l'olio della Spagna meridionale e portoghese che spazia fra il Mare del Nord ed Alessandria d'Egitto; poi altre merci prodotte nelle zone di Granada, dell'Andalusia, del Portogallo e di Lisbona. E non è tutto perché si deve tener presente che l'arco meridionale della Penisola iberica attrae e mette in circolazione i beni dell'antistante costa africana cioè del mondo barbaresco: dal Marocco atlantico alla Tunisia.

E nel giro di questi beni entra l'azione italiana soprattutto per il movimento delle navi di Venezia e di Genova, che dai porti del Levante partono in servizio diretto con destinazione Bruges. E ai porti più doviziosi del Levante, ai loro ricchissimi empori, soprattutto a Beirut, a Damasco, ad Alessandria d'Egitto, al Cairo, a Tana, a Caffa, a Kerč nell'estremo limite del Mar Nero a Trebisonda e a Costantinopoli sono legati i nomi delle navi genovesi di grosso tonnellaggio e in numero davvero considerevole. Comunque, in quel momento, siccome agiscono grandi società toscane che hanno uno straordinario vigore, alcuni operatori che sanno dominare i segmenti parziali della circolazione dei beni e soprattutto sanno connetterli per comporre un'articolazione quanto mai efficiente, noi vediamo circolare le merci, comprese quelle povere, su itinerari che possiamo dire complicati. Vediamo, per esempio, aziende fiorentine che acquistano merci nel Medio Oriente per mandarle a Venezia, quando si presenta l'occasione favorevole. Per farle proseguire verso il Mare del Nord le inviano a Genova o, se più conveniente, a Pisa o addirittura in Provenza.

In queste aziende agiscono persone che studiando tutti gli aspetti del commercio con il compito di dirigere e quindi studiare tutti i fenomeni. Perciò conoscono tutte le possibilità operative comprese le disponibilità di carico nei vari porti.

Guardiamo ora l'altra parte di Bruges. Anche se le notizie non sono così particolareggiate come quelle relative all'area mediterranea, perché arrivano da varie testimonianze e settori, sono tuttavia sufficienti a consentirci affermazioni abbastanza solide e sicure. Dal carteggio si apprende infatti spessissimo dell'arrivo di navi degli Alemanni di cui raramente è indicata la provenienza; questo è un particolare non fondamentale, perché i beni che trasportavano possono far luce sulla provenienza: e non sono più soltanto beni poveri, come ha sostenuto il Van Houtte, la cui tesi, si è detto, contempla un fascio di prodotti ricchi dall'arco mediterraneo verso il nord e di prodotti poveri dall'area germanica al sud, come grano e pesce conservato. Vi erano anche e soprattutto beni ricchi, come l'ambra e le pelli di ermellino e di vaio in quantità considerevoli. L'accertamento di questi volumi non si può fare sull'arrivo delle imbarcazioni: lo si avverte al momento in cui quei beni erano stati caricati a bordo delle navi dirette nel Mediterraneo. Questo ci interessa, comprendere quali fossero i volumi delle merci provenienti dall'area germanica.

Prenderemo in considerazione i volumi delle transazioni e degli incanalamenti dall'area germanica a quella mediterranea e viceversa. Per avere un'idea di quello che l'area germanica può dare e di quello che essa richiede - e questo è il lato decisivo per la conclusione - giova fermare l'attenzione sul fabbisogno. Per fare un esempio, relativamente alle sementi che comprendevano riso, mandorle, commino e anici, e, relativamente a un carico di frutta in cui prevale l'uva passa, basta sentire la voce dei tanti e tanti operatori che il carteggio ci ritrasmette per apprendere che le sementi erano vendute a persone che le portano assai lontano e che la frutta era trasportata con due navi, per complessivi 2.100 quintali, a fronte del fabbisogno di un anno, che era di 500 quintali. L'influenza che il movimento delle navi degli Alemanni aveva sulle merci in Bruges era notevole. Per esempio, relativamente alla richiesta di zafferano si apprende che a Bruges era assai bassa, ma l'arrivo delle navi germaniche l'avrebbe aumentata. Se l'arrivo di queste navi aveva una influenza considerevole sul mercato di Bruges, ancora più impressionante è il fatto che tale effetto poteva ribaltarsi su quello di Parigi e addirittura su quello di Barcellona. Così, leggendo le lettere dalla Catalogna si apprende che in un caso il consistente arrivo di zafferano non incise negativamente sui prezzi a Barcellona perché era giunta la notizia che a Bruges sarebbe aumentata la domanda provocata dall'arrivo delle navi degli Alemanni.

In un altro caso accadde il contrario per la minore disponibilità di zafferano a Barcellona. Quindi nel gioco tra disponibilità e richiesta gli equilibri potevano cambiare. E cambiavano grazie all'influenza di Bruges: un vero mercato che dirigeva, che guidava. Basterebbe questo per poter dire che il contributo di questi documenti conferma la soluzione del problema posto dalla limpida intuizione del Pirenne.

Volgiamo l'attenzione alle zone più lontane per vedere se esse abbiano avuto un ruolo di qualche rilievo nello scalfire l'equilibrio che aveva il suo centro a Bruges. L'osservazione va soprattutto concentrata nel Mediterraneo, vale a dire in quelle località dalle quali partivano, soprattutto per via marittima, carichi considerevoli facendo di Bruges il punto di raccolta e di redistribuzione con i territori dell'area germanica.

Costantinopoli, Venezia, Genova, la Provenza, la Linguadoca, Marsiglia, Aigues Mortes, la Catalogna erano i centri di cui si discute e sui quali dobbiamo fermare l'attenzione per individuare la presenza di quegli operatori che possono aver dispiegato la loro azione inviando merci nell'area germanica. A questi movimenti non erano estranee le vie terrestri; valga, ad esempio, la grande strada instaurata dagli Svedesi, che io chiamo la strada del 30° meridiano perché si snoda su questa traccia ideale, appunto tra il lago Peipus e il lago Ilmen verso il lago Ladoga che per la Neva va al mare; oppure l'altra strada sulla via di Riga o altre interne, come quella di Cracovia. Lungo questi percorsi circolavano molti beni ricchi come le spezie e altri locali come la seta. Ebbene, i Veneziani e soprattutto i Genovesi si mostravano, in effetti, impegnati in questi luoghi trasferendo detti prodotti a Bruges, alla quale guardavano con interesse. E i Genovesi, con le loro grosse navi, portavano i beni anche in Italia. Dalla Penisola disegnavano un'area di circolazione mediterranea alternando le vie di mare con quelle di terra. Similmente per Costantinopoli: le vie terrestri si presentavano molto difficoltose, molto dure, perché in zone impervie, sicché era preferita la via marittima percorsa da grosse navi che seguivano la rotta diretta Costantinopoli-Bruges.

Spostiamo il nostro osservatorio a Venezia: qui è davvero impressionante la presenza dei Tedeschi, i quali, se in gran numero vi portavano i loro prodotti, trasferivano nei loro paesi i beni che acquistavano in città. Sono allora chiari i motivi per cui gli Alemanni a Venezia fossero favoriti come erano favoriti tutti coloro che vi si recavano per commerciare verso il Nord. Tuttavia, sulla fine del Trecento, molti Tedeschi abbandonarono la città della Laguna. Si spostarono perché i prodotti a cui erano interessati cominciarono in

sempre maggior quantità a raggiungere il Nord attraverso lo Stretto di Gibilterra. E lo facevano attraverso le galee armate della Serenissima che garantivano maggiore regolarità e rapidità. Per questi motivi lasciarono Venezia per inserirsi a Bruges risparmiando sui costi di transazione.

Circa Genova e Pisa, i due porti dell'alto Tirreno, la presenza degli Alemanni era irrisoria; se ne trovano invece all'interno e cioè a Milano, servita soprattutto da Genova e da Venezia ma anche da Pisa che si era aperta un retroterra anche nel centro della Pianura Padana. Gli stessi Milanesi, poi, si servivano delle tante strade dirette al Nord. Anche in questo caso i Tedeschi si ridussero per il rafforzamento delle vie marittime che beneficiavano della diversificazione dei noli.

Infine anche le piazze attorno al delta del Rodano, compresa Avignone, sono state sempre frequentate dai Tedeschi, anche dopo il rientro a Roma della Corte pontificia. Ma pure in questo caso essi si ridussero alla fine del Trecento quando dal porto di Marsiglia e da quello di Aigues Mortes si erano aperte rotte dirette verso Bruges. E lo stesso si può dire per Barcellona. Per esempio, lo zafferano veniva caricato a bordo delle numerose navi dirette nel Mare del Nord, fossero esse catalane o veneziane.

Dunque, possiamo dire che, anche se si sono verificate intromissioni di altri popoli e mercanti che commerciavano tra il Mediterraneo e i mari del nord, il ruolo essenziale di Bruges come nesso tra le due grandi aree non fu scalfito.

Volgiamo l'osservatorio oltre la Manica: sull'Inghilterra. L'isola stava a sé, ma partecipava dei traffici mediterranei e tedeschi in vario modo. Finché la comunicazione dal Mediterraneo al Mare del Nord era soltanto terrestre, prima cioè dell'apertura della via di Gibilterra, è evidente che l'Inghilterra gravitasse notevolmente su Bruges. Basta pensare ai rapporti intensissimi, gestiti da italiani, provenzali e catalani, che dal sud facevano capo a Bruges e da qui passavano in Inghilterra e, per contrario, ai beni che dall'Inghilterra partivano per la Toscana e per altre zone d'Italia dove fioriva l'arte della lana. Si trattava di traffici non ancora considerevoli perché il trasporto si compiva per la via terrestre. Con l'apertura della via marittima, molte navi cominciarono a imbarcare le merci, dirette a sud, nei porti inglesi di Southampton e di Londra. A questo proposito, il de Roover sostiene che nei viaggi di ritorno era netta la prevalenza dei carichi inglesi rispetto a quelli di Bruges. In realtà le cose stanno diversamente. Le galee di Stato veneziane, che erano generalmente cinque, si separavano a Sandwich, nella Manica: due si dirigevano a Londra

e tre a Bruges. Nei viaggi di ritorno spesso alcune navi partite da Bruges non facevano scalo in Inghilterra e per contro vi erano imbarcazioni che giunte a Southampton non proseguivano per Bruges. Detto ciò, Bruges, ancora alla fine del Trecento, riceveva molti beni dall'Inghilterra e destinati al Mediterraneo. E se ancora nel Quattrocento alcuni prodotti della Irlanda e della Scozia comparivano sul mercato di Bruges, a un certo punto l'Inghilterra si distaccò e non può essere più studiata come componente di una delle aree.

Il quadro fin qui tracciato può sostenere l'affermazione del Pirenne ma, a questo punto, dobbiamo domandarci quando è cominciata la decadenza di Bruges.

Percorrendo, per un momento, il cammino a ritroso, si è visto che questo equilibrio si è affermato e sostenuto essenzialmente per il grandioso predominio della via marittima nei rapporti tra il Mediterraneo e Bruges. E ciò in un momento in cui la superiorità della via marittima su quella terrestre si era fatta ancora più marcata in conseguenza della adozione di tariffe strutturali che servivano assai bene il commercio. Ora, sul primo terzo del XV secolo, assistiamo ad una sorta di reazione delle città dell'interno. Esempio significativo furono le fiere di Ginevra che ebbero un improvviso sviluppo. In esse intervenivano, dominandole, molte aziende fiorentine. Basti pensare che, in qualche periodo, ve ne erano sei attive contemporaneamente, e si trattava di società particolarmente grandi. Da Ginevra, da quella felicissima posizione, le aziende fiorentine svolgevano un'opera di collegamento tra i vari e maggiori capisaldi. Eccoli quei i capisaldi: Bruges, Inghilterra, Normandia che stava crescendo già prima della metà del Quattrocento, Lisbona, Andalusia, Catalogna, Provenza, Linguadoca, Liguria e così via.

Da quella felicissima posizione si controllavano i traffici e i fiorentini dettero un contributo alla ripresa delle vie terrestri, facilitati dalla diffusione della discriminazione delle tariffe di trasporto anche su quei percorsi. Potevano così circolare nelle vie interne tutti i beni come già nelle vie dal mare. Quindi, la superiorità del mare sulla terra si ridusse, in questo si può intravedere la reazione delle città di terra. Dopo Ginevra ricordiamo Basilea, Costanza, Augusta, Ratisbona, Francoforte e Colonia. Ecco il primo grande colpo al predominio di Bruges. Alle fiere di Ginevra ne succedettero altre dello stesso carattere, anche se tendevano sempre più verso la funzione bancaria e cambiaria.

Le Fiere di Ginevra, che avevano preso l'avvio da esigenze mercantili - come, del resto, ogni fiera almeno fino a quelle lionesi- ac-

quistarono dunque un rango internazionale nel clima del rilancio delle comunicazioni terrestri. Successivamente, intorno alla metà del Quattrocento, molte società fiorentine si trasferirono a Lione che era ubicata assai più felicemente lungo la via del Rodano che appunto risorse. E a questi trasferimenti delle grosse compagnie fiorentine si deve guardare come alla causa determinante che consentì a Lione di soppiantare Ginevra.

La guerra dei Cento Anni e la forte attrazione delle Fiandre e dell'Inghilterra avevano tenuto lontani i navigli e gli operatori economici italiani dalle coste francesi della Manica; ma, già dagli ultimi anni del Trecento, genovesi e fiorentini frequentavano Harfleur per comprarvi navi e, più raramente, per esportare dei beni. Prima della metà del Quattrocento, qualche nave italiana aveva cominciato a fare scalo alla foce della Senna e fu allora che le compagnie fiorentine di Lione (ove, intanto, le Fiere prendevano piede) e di Parigi si protesero verso la Normandia per aprire nuove basi atlantiche alla loro attività. Un pioniere può considerarsi Leonardo di messer Gaspare del maestro Lodovico (non ne conosciamo il cognome) stabilitosi a Rouen almeno dal 1440.

Lo sviluppo di Lione sostenne sempre più questa nuova "apertura" atlantica e, tanto più, quando alcune compagnie si posero l'obiettivo di inserire anche la Francia sulle vie atlantiche, dopo il Portogallo, la Spagna e l'Inghilterra. I tre viaggi di Giovanni da Verazzano che, appunto, hanno avuto per base di armamento e di partenza i porti della Normandia, esprimono tanto bene l'efficienza e la rilevanza dell'apporto fiorentino in questo e da questo nuovo stanziamento. Mi si permetta un inciso: gli operatori fiorentini e toscani in genere non si ritrovano tanto facilmente nelle fonti notarili, alle quali si ricorre frequentemente, perché essi, almeno dal XIII secolo, fondarono gli affari sulla fiducia, eliminando così l'intermediazione del notaio che rappresentava un notevole impaccio per la loro rapida e snella attività. È questo un particolare che bisognerebbe tener presente prima di sostenere l'assenza di operatori fiorentini in un dato luogo, perché assenti dagli atti notarili lì stipulati. Così si spiega perché il nome degli Spinola, presenti in Normandia, non fosse conosciuto a Michel Mollat, specialista dell'economia normanna. Così si spiega perché a importanti storici della geografia come Almagià e Gribaudo sia sfuggita la presenza di importanti società fiorentine a Siviglia nei decenni posteriori al 1492.

Un'altra base, importantissima per i fiorentini, fu Lisbona. Infatti, a un certo momento, il grande mercato delle merci scozzesi e

irlandesi, cominciò a svolgersi su un nuovo itinerario: quelle merci raggiungevano direttamente Lisbona, nuovo centro, nuovo mercato che si stava affermando grazie all'apporto di uomini, di capitali e tecniche italiane, ma, anche, per la decadenza di Bruges che cominciò con l'insabbiamento dell'Écluse, il suo vitalissimo avamposto. La sua decadenza si manifestò con un graduale svilimento del suo ruolo principale di saldatura delle relazioni commerciali mediterranee ed occidentali con il mondo scandinavo e baltico, con l'Olanda e la Germania del nord-ovest. Tutto ciò si aggravò a causa della spinta marittima che Enrico il Navigatore dette al suo paese e al dispiegamento di forze mercantili-bancarie-industriali-assicurative-armatoriali fiorentine in Portogallo.

Ebbene, come dal Mare del Nord, Bruges rifrangeva la potenza economica di tante città che ci sono note: Firenze, Genova, Milano, Venezia e via dicendo, così nel cuore del Mediterraneo queste città italiane riflettevano la potenza delle Fiandre e del Brabante in questa era preatlantica.

Emerge in tutto ciò il ruolo di primissimo piano svolto da aziende cospicue dotate di tecnica e di capitali. Esse giocarono un forte ruolo nella Penisola iberica tutta animandola da est, da sud e, quindi, anche da ovest, oltreché dallo stesso arco barbaresco. Una azione irresistibile che agiva sull'intero spazio fra Maiorca e Lisbona che preluse all'era atlantica. La vivacità dei porti fra Valenza e Lisbona non era dovuta soltanto al movimento delle navi e delle merci scaricate e caricate, ma anche a quello degli uomini che vi si davano convegno.

Quanto al rapporto con il mare, esso era connotato da una predisposizione degli uomini e dei luoghi che accrebbe l'attitudine marinara, lo sviluppo dei mezzi che vi viaggiavano e dei servizi che vi si organizzavano. Un fenomeno di imponente sviluppo che spiega quel grande slancio che ha portato alla scoperta di nuove vie e nuove terre.

Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14th-15th Centuries)

Federigo Melis

Your Excellency, Ladies and Gentlemen,

In a gesture of great benevolence, the Director, Prof. Charles Verlinden, wished to remember my career with expressions so flattering that they motivate me to work even more in those archival fonds to which he refers. Over the course of my long career, before today I have never been so moved, and even more so by the great privilege of having been invited to speak at this eminent Institution. The opportunity takes me back to the work of the historians of the dear, noble nation of Belgium, to those great scholars who produced such fundamental volumes in the field of economic life. Charles Verlinden is one of the most important of these, as is proved by the works he has published, which shaped my own training and which to my mind have represented the most effective guide for my own broad-ranged studies. I might say that I have carried out my own research following the Master around the Iberian Peninsula: he approached the subject by the sea, from which he then moved into the interior, following in the footsteps of the various economic operators who landed in the ports; he saw how the entire peninsula developed to accomplish great things, the most revolutionary in history. And so this is the reason for the great satisfaction I feel to be able to speak at this Institution: to

Federigo Melis

Angela Orlandi, University of Florence, Italy, angela.orlandi@unifi.it, 0000-0001-6593-8954

Referee List (DOI 10.36253/fup_referee_list)

FUP Best Practice in Scholarly Publishing (DOI 10.36253/fup_best_practice)

Federigo Melis, *Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV)* / *Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14th-15th Centuries)*, edited by Angela Orlandi, © 2024 Author(s), CC BY 4.0, published by Firenze University Press, ISBN 979-12-215-0350-0, DOI 10.36253/979-12-215-0350-0

show my deference to and admiration for Belgian historians and for the opportunity it provides me to experience the life of this Institution, albeit briefly. Under his directorship, Charles Verlinden has given it an exceptional impulse, for which we are all grateful, especially those of us who are historians of the Italian economy.

Prof. Verlinden has told you about the sources of my speech. When he spoke of the Datini Archive, he indicated that it contains the correspondence of merchants, bills of exchange, waybills, account books and so on: the documentation indeed covers such an important period, namely the turn of the 15th century. The archive further consists of books of accounts that had been kept in other places of great interest, especially for the topic which I have decided to discuss, among which Bruges is the central point of reference. It was in that city that the Salviati, the Borromei, the Medici, the Cambi, the Sabatta and others kept their books, records which constitute “observatories” placed at the central location of the economic network about which I will speak.

The problem of Bruges as an international market, as a great hub, as the great crossroads of peoples of Romanic and Germanic origin was posed and, we can say, definitively resolved by the great Henri Pirenne: if on the one hand he understood the character of Bruges as an international market, on the other he emphasised its function of a node connecting the economic practices of Germanic and Romanic peoples. And he reached this conclusion without making use of the most efficient documentation, which consists of direct sources. Later on we will see that our documentation confirms that he was right!

But first, before demonstrating this confirmation, I must mention that in 1952 our colleague Jean A. Van Houtte was of a completely different opinion: he relegated Bruges from the rank of an international market to that of a national one, arguing that Bruges only imported goods to meet the demand for domestic consumption and that of a limited surrounding area, and that it exported only Flemish products into a circumscribed hinterland; for that reason, everything that arrived at and left its port was of modest proportions. By means of his detailed analysis, he painted an overall picture meant to support and justify his hypothesis: commerce carried out by Italian merchants between the Mediterranean and North Sea primarily occurred on overland routes; because Italy accounted for the lion's share of all Mediterranean exchanges, Van Houtte believed that movements of goods were dispersed in the interior of the continent, with the result that Bruges did not play a significant role in trade with the north.

More recently, in a study on mid-15th century Genoa, a French colleague, Jacques Heers, showed that according to Genoese sources the data pointed in a different direction, and were in fact in line with Pirenne's assumptions.

And so here I am to talk about the sources from Tuscany, most significantly from the Datini Archive in Prato and other archives which can be defined as from the 15th century. These are highly efficient sources, in the sense that they are cohesive and unmediated, adhering close to the unfolding of operations and to the subjects involved; at the same time, their range is noteworthy. Indeed, the problem of characterising a market identified with a single city as an international one presupposes the deployment of highly structured, complicated and complex operations. The relative documentation allows us to observe and recognise these organised structures, which extend to many locations: starting from documents in the subsidiary venues, one can indeed work one's way back to the centre to more completely appreciate the centrifugal impact of the home market.

The mercantile correspondence that aids us in doing so is of utmost importance because it allows us to penetrate all the facets of the economic life of a multiplicity of areas, and especially those of primary importance. It further permits us to investigate the smallest details of a variety of economic phenomena: exchange centres, markets, ports, maritime and overland itineraries, means of transport, goods and their relative transactions, operations involving bills of exchange and credit instruments, any other type of operation, national and foreign figures of varying importance who were active on a particular market or outside of it, and so on. And in fact all letters, whether written in Bruges, London, Paris, Alexandria, Venice or other ports, always dwell on Bruges: they note everything that was happening in that city and everything that was happening in its hinterland as a result of operations conducted in the city, on its market and in its ports—above all l'Écluse, modern-day Sluys in the Netherlands.

To prove Bruges's role as an international market—an “economic hub” between Germanic and Romanic peoples—we need to demonstrate that the city represented the point at which different vertices met, that it constituted the common vertex of two extremely vast economic areas, which spread out in directions opposite to this vertex. And indeed we find that the two areas, the Germanic and the Romanic, had a common vertex, namely that of Bruges. And we can study these two vast areas through the inbound and outbound flows

of men, means, goods and interests, which in fact met and connected in Bruges, on the strength of the role which it had come to play.

We should, then, adopt two different standpoints to demonstrate our hypothesis. First of all, we must set up our observatory in Bruges, in, that is, the cornerstone of this system, so as to be able to really see whether this solidarity and complementarity of the two areas in fact existed: to see what goods moved from one area to the other, and with what degree of penetration they passed from one to the other; in this context, we must naturally exclude those goods which were produced locally, such as those whose circulation did not reach beyond the hinterland of Flanders or Brabant. At a later stage, we must place our observatory on the outside to see whether factors were at work which diverted the intensity of these flows, that is, to investigate whether there were deviations from this system. We cannot, in fact, expect either of our areas to have been impenetrable: their boundaries were of course fluid, and sometimes the Romanic area invaded the Germanic or vice versa (while England, as we will see in the conclusion, gravitated at times toward one area and at others to the other, or sometimes to neither). In addition, we must consider all the deviations that can be found in order to establish their extent: by this means, if we are able to determine that they were of modest proportions, we will be well on our way to proving the function of Bruges which we have hypothesised.

By far the most significant mode of exchange southward from Bruges was by sea, contrary to Van Houtte's thesis. The reason for this, which I believe is quite evident, is of an external character: we in fact find that from the beginning of the 14th century a regular and intense route was opened to Gibraltar, and that in the second half of the same century the volume of trade passing through Gibraltar was truly significant. Naturally, the opening of this route meant that goods destined to the north needed a port as a point of reference, and Bruges had been exerting its force of attraction for some time. This was one of the factors—together with others of Mediterranean origin—which contributed to the opening and establishment of this commercial intercourse.

We need to return to the 13th century for a moment, when the fairs of Champagne represented an important venue for the meeting of merchants and goods, and in which typical mercantile operations regarding the distribution of goods covered a 360-degree spectrum. Italian merchants were extremely active at these fairs, in particular those from cities of the hinterland, such as Tuscan operators from

Siena, Lucca and Florence; yet we also find agents from the Po Valley, from the area around the modern-day border between Lombardy and Piedmont, in other words from western Lombardy and eastern Piedmont. These merchants brought great quantities of wares to the fairs: yet their presence was not lasting, as the pull of commercial expansion led them to Flanders. It was here that the cloth was produced which was the money commodity offered by the west to the east in exchange for the luxury goods that could be found there, goods which were in high demand because they were easily transported over any distance and because they produced great profits. Once they reached Flanders, our Italian merchants settled there; later, some would cross the Channel to go to England, for well-known reasons which I need not repeat here.

Once established in Flanders, our merchants created a bridgehead with Italy to make commerce more intense and efficient; their presence there thus increasingly fuelled maritime trade from the south. At the same time, goods which Flemish and other merchants acquired at the fairs of Champagne were brought to Bruges, which in turn enticed operators from the Germanic area. A dual force of attraction was thus created, luring Germanic merchants while stimulating greater and greater volumes of trade with the Mediterranean, which notably took place along the new, completely maritime route.

Yet alongside this phenomenon of navigation—which is a secondary, auxiliary matter—we must consider the mercantile phenomenon of exchange, which represents the principal event. Indeed, in the second half of the 14th century, a development arose which above all benefited navigation compared to overland transport, namely shipping rates that took on a modern character, to the specific advantage of less expensive goods: we can define this event as freight discrimination, whose emergence opened navigation to any class of goods over any itinerary. This innovation would later have repercussions in other areas of transport, both in internal waterways and overland. In fact, at the end of the 14th century we find that shipping rates by sea vary to reflect—within certain limits—the value of the goods. As a result, less valuable cargo entered circulation, after having been excluded previously, as merchants could not afford the burden of transporting them. With this new development, any type of material or product could be moved, giving rise to a veritable mass commerce.

This was a significant event: the maritime route of Gibraltar, along which considerable quantities of cargo had already passed, now saw

incomparable increases at the end of the 14th century. Yet most historians have not appreciated this innovation: Cipolla wrote that even in the 15th century few goods circulated, while Saporì believed that nothing had changed regarding the character of economic developments after the mid-14th century; for his part, Sombart did not even come close to considering the question of shipping rates, which is in fact the most noteworthy factor in the economy of maritime transport. And yet the sources do not support the theses of these writers but rather prove the opposite: the relative documentation is irrefutable, given that it is direct, greatly abundant and grounded in a sure chronology.

Furthermore, this innovation in the field of navigation, which is a strictly economic development, brings technical progress in its wake: not only do the numbers of ships increase but so does the capacity of each of them; they become safer, faster and therefore more resistant to the dangers of the sea and piracy; they begin running along routes which if not perfectly linear are less tortuous than previous ones. By the end of the 14th century, these ships reach a capacity of 2,000 barrels, that is, roughly 1,250 tonnes in today's measure. Meanwhile, overland transport becomes increasingly less frequent.

At this point, broadening our horizon, we can ask: how did this new arrangement of freight charges emerge? The process that culminated in its full development was not a brief one, as we can well imagine; yet it is clear that the protagonist of this wonderful innovation was the great merchant, the figure who headed a network of very large businesses and who was naturally involved in large-scale maritime commerce. The beginning of this development can be discerned in the moment in which he focuses his attention on the question of transport, viewing it as an accessory, one which must therefore conform to the contours of his main concern, which is trade. From that point, he is continuously concerned with adapting and shaping transport services to the need to exchange goods, especially—if not exclusively—in its most relevant economic aspect, that is, cost. No one was better positioned than the merchant to assure that that accessory met the demands of his principal business; the end result of this initial interest in the question was that merchants came to dominate the field of transport as well.

The action of the merchant operating on a large scale therefore appears crucial; on this new terrain, we see in him that very quality which Sombart denied him both in that era and in the follow-

ing centuries, namely his domination of the market, in the broadest sense of the term.

With regard to economic relations between the Mediterranean and the North Sea, we must consider that these routes touched the Iberian Peninsula, which became involved in this commerce with its own products; in the past, many of these wares could only be obtained in the east or from Iberian-managed production sites based there. Some of these products are particularly interesting. To give a few examples: sugar once came exclusively from the Levant; now we find great quantities shipped by sea from Málaga in the Kingdom of Granada: this fact is significant because Málaga also produced low-quality sugars, which now satisfied the demand of less affluent persons: as a result of the differentiation of freight charges, this product entered into circulation. Then, through the intermediation of the eastern Mediterranean, the cultivation of fruit spread throughout the Kingdom of Granada, which in the language of Tuscan merchants meant dried figs and especially raisins. And among the goods which were now admitted to international exchange and mass commerce, rice from Valencia deserves mention, which could now easily reach the tables of countries along the North Sea and from here—thanks to the intermediation of Bruges—arrive as far as the Scandinavian and Baltic lands. And again, olive oil from southern Spain and Portugal was distributed from the North Sea to Alexandria in Egypt, while other goods produced in areas around Granada, Andalusia, Portugal and Lisbon were likewise transported over long distances. What is more, the commercial span of the southern Iberian Peninsula attracted and circulated goods from the adjacent African coast, that is, the Barbary Coast, from Atlantic Morocco to Tunisia.

The part played by Italians in the circulation of these goods took the form of the movement of Venetian and Genoese ships, which from the ports of the Levant sailed directly to Bruges. Indeed the fame of the vessels of Genoa, which were considerable both in terms of numbers and tonnage, was linked to the richest markets and most important ports of the east: Beirut, Damascus, Alexandria, Cairo, Tana, Caffa, Kerch—on the extreme limit of the Black Sea—Trebizond and Constantinople. At the same time, we find large Tuscan companies showing notable vigour: several of these operators managed to control partial segments of the circulation of goods and above all to link these together to form a highly efficient network. We indeed see a distribution of wares—including inexpensive ones—along routes which we can define as complicated. We find, for example, Florentine

companies purchasing goods in the Near East and sending them to Venice, whenever favourable occasions presented themselves. If their ultimate destination was the North Sea, they sent them to Genoa, or to Pisa or even Provence when these ports were more cost effective.

These companies were composed of persons who studied all aspects of commerce, with the aim of comprehending and directing all facets of commercial operations. They thus attained familiarity with all operational possibilities, including the capacity of the various ports to accommodate cargo.

Let us now look at the other face of Bruges. Even though our sources here are not as detailed as those regarding the Mediterranean area—given that they consist of documents from a great variety of players and sectors—they do allow us to make solid and certain conclusions. The relative correspondence in fact shows that ships from Germanic regions arrived in that port with great frequency, although their exact provenance is rarely indicated. This is a detail of minor importance, given that we are often able to determine their provenance from the goods they transported. And we find that not only inexpensive goods were brought, as Van Houtte maintained: as we have seen, his thesis was that this commerce consisted of expensive products from the Mediterranean headed north and cheap products, such as wheat and preserved fish, from Germanic regions destined to the south. Yet Germanic ships also brought costly goods, such as considerable quantities of amber and ermine and vair furs. With regard to the important question of the volume of goods from Germanic areas, the documentation concerning the arriving ships does not generally provide this information: we only gain insight into these quantities when the same goods were loaded onto ships headed toward the Mediterranean.

Let us consider the volume of these transactions and the channels connecting the Germanic areas to the Mediterranean, and vice versa. To form an idea of what the Germanic area could supply and what it required—and this is the crucial point for our conclusion—we must focus our attention on basic demand. For a specific example, we need only consult the correspondence that has come down to us from many operators regarding a transaction concerning seeds—which included rice, almonds, caraway and anise—and dried fruit, above all raisins: we learn that the seeds were sold to persons who took them to quite distant places, while the fruit was transported on two ships, with a total of 210,000 kilograms, as against an annual demand of 50,000 kilograms.

The impact of the movement of vessels from the North Sea region on commodities in Bruges was thus considerable. To give another example, we know that in Bruges the demand for saffron was very low, but increased with the arrival of Germanic ships. If their arrival was a determining factor on the Bruges market, even more impressive is the fact that that effect could spill over to that of Paris or even Barcelona. Indeed, reading letters sent from Catalonia we find that in one case the delivery of substantial quantities of saffron did not negatively influence prices in Barcelona because news had spread that in Bruges demand would increase as a result of the arrival of ships from the north.

In another case, the opposite occurred because of lesser availability of saffron in Barcelona. We see, then, that balances could change in the game between supply and demand. And they changed thanks to the influence of Bruges, which was a true market, one which directed and guided others. This fact in itself demonstrates that the contribution of this documentation confirms the solution to the problem posed by Pirenne's clear-sighted intuition.

Let us now turn our attention to more distant areas to see if these played roles of some significance in compromising the equilibrium whose centre was in Bruges. In this regard we must look above all at the Mediterranean, that is, at those centres from which considerable loads of cargo departed—above all by sea—with Bruges as their destination, where goods would be unloaded and redistributed to Germanic lands.

Constantinople, Venice, Genoa, Provence, Languedoc, Marseille, Aigues-Mortes, Catalonia—these were the centres that have been discussed by economic historians and on which we need to focus to identify the presence of those operators who could have organised shipments of goods to Germanic areas. These movements may have involved overland transport, using, for example, the great route established by the Swedes: this is the one which I call the road of the 30th meridian because it winds along this longitude, between Lake Peipus and Lake Ilmen and on to Lake Ladoga, which reaches the sea by means of the Neva River; or by the other route along the Riga road or other interior ones, such as that of Kraków. Costly goods, such as spices, or local ones, such as silk, circulated along these itineraries. And yet, the Venetians and above all the Genoese were active in these centres, transporting these products to Bruges, to which they looked with great interest. And the Genoese took these goods to Italy as well, aboard their large ships. From Italy they delineated an area of Medi-

terranean circulation, alternating maritime and overland routes. The same held true for Constantinople: overland routes presented significant difficulties, as they passed through arduous terrain, such that seaborne commerce was preferable, with great vessels sailing along the direct route that connected Constantinople to Bruges.

Let us now shift our gaze to Venice: here the presence of Germans was truly impressive: while they brought large quantities of their products to the city, they also transported goods purchased there to their home countries. For this reason, it is clear that Germanic merchants were well received in Venice, as were all those who came to the city to trade with the north. Nonetheless, at the end of the 14th century, many Germans abandoned Venice. They moved their centres of operation because ever greater quantities of the products in which they were interested were reaching the north through the Strait of Gibraltar. These goods in fact made the journey aboard the armed galleys of La Serenissima, which guaranteed greater regularity and speed. For these reasons, they left Venice to establish themselves in Bruges, thus saving on shipping costs.

Regarding Genoa and Pisa, the two ports of the upper Tyrrhenian, the presence of Germanic merchants was negligible. They were more likely to be found in the interior, that is, in Milan, which was supplied in particular by Genoa and Venice, but also by Pisa, which had opened its own hinterland in the middle of the Po Valley. The Milanese themselves traded along the many northbound roads. In this case as well, the number of Germans decreased because of the strengthening of the maritime routes, which benefited from the diversification of freight charges.

Finally, German merchants had always been active in the centres around the Rhône delta, including Avignon, even after the return of the Papal Court to Rome. Yet in this case as well, their presence waned beginning in the late 14th century, when routes to Bruges opened from the ports of Marseille and Aigues-Mortes. We see the same phenomenon in Barcelona. Saffron, for example, was loaded onto numerous ships—whether Catalan or Venetian—headed to the North Sea.

We can therefore conclude that even though other peoples and merchants “intruded” into the trade between the Mediterranean and the North Sea, Bruges’s essential role as a nexus between the two great areas was not compromised.

Let us now shift our attention across the Channel, namely to England. The island was a world unto itself, although it did participate

in Mediterranean and Germanic trade on some level. As long as connections between the Mediterranean and the North Sea were only by land—before, that is, the opening of the route of Gibraltar—it is clear that England gravitated significantly around Bruges. We need only recall the intense commerce managed by Italian, Provençal and Catalan merchants, which from the south was destined for Bruges, whence goods were then transported to England; and, conversely, wares from England which were sent to Tuscany and other areas of Italy where wool production thrived. The extent of this trade was still limited, given that transport was by land.

With the opening of the maritime route, many southbound ships began loading goods in the English ports of Southampton and London. In this regard, de Roover maintains that English cargo prevailed over that of Bruges on the return journeys. Actually, the situation was different. The galleys of the state of Venice, of which there were usually five, parted ways at Sandwich in the Channel, with two heading to London and three to Bruges. It often happened that on the return journeys some ships departing from Bruges did not stop in England, while vessels which reached Southampton did not continue on to Bruges. Having said that, still at the end of the 14th century Bruges received many goods destined for the Mediterranean from England. And even though several products from Ireland and Scotland continued to appear on the market of Bruges in the 15th century, at a certain point England faded out of the scene and can no longer be considered as a component of either of our areas.

The scenario we have thus far presented supports Pirenne's hypothesis; yet at a certain point we must ask when Bruges's decline began.

If for a moment we observe the process in reverse, we find that this equilibrium was established and sustained essentially because of the great predominance of the maritime route between the Mediterranean and Bruges. And this occurred at a time when the superiority of trade by sea over that by land was even more apparent as a result of the adoption of differentiated shipping rates, which was a great boon to commerce. Now, in the first third of the 15th century, we witness a kind of reaction of the cities of the interior. An important example is represented by the fairs of Geneva, whose development was quite sudden. Many Florentine companies were involved in these fairs, and in fact came to dominate them. We need only recall that at certain times six such firms were simultaneously active at them—and we are dealing with businesses that were particularly large. From

Geneva, which boasted such a strategic position, these Florentine companies created a network connecting the various important commercial strongholds, including Bruges, England, Normandy—which was already growing before the mid-15th century—Lisbon, Andalusia, Catalonia, Provence, Languedoc and Liguria.

From that ideal position, merchants were able to control commercial flows; Florentines in particular contributed to the revival of overland routes, which likewise saw the spread of freight differentiation. All types of goods could thus circulate along interior roads, just like along maritime routes. The superiority of the sea over the land was thus reduced, and it is in this context that we see the reaction of the inland cities. After Geneva, we must mention Basel, Constance, Augsburg, Regensburg, Frankfurt and Cologne. The rise of these centres accounts for the first blow to the dominance of Bruges. Other fairs of the same kind followed those of Geneva, even though they increasingly tended toward banking and credit operations.

The fairs of Geneva came into being to satisfy the needs of merchants, like every fair until at least those of Lyon. They attained international importance in a context characterised by the revival of overland commercial routes. Later, around the mid-15th century, many Florentine companies moved to Lyon, which enjoyed an even more favourable position on the Rhône route, which in fact regained its importance. It was this transfer of the great Florentine firms which explains how Lyon was able to replace Geneva.

The Hundred Years' War and the close relationship established between Flanders and England kept Italian merchants and ships away from the French coasts of the Channel; nonetheless, by the final years of the 14th century Genoese and Florentines were present in Harfleur to purchase ships or, more rarely, to export goods. Before the mid-15th century, several Italian ships had begun making stops at the mouth of the Seine; it was then that Florentine companies operating in Lyon (where, in the meantime, the fairs had become established) and in Paris looked to Normandy to open new bases on the Atlantic. One pioneer in this regard was Leonardo, son of Sir Gaspare son of Master Lodovico (we don't know their surname), who had settled in Rouen no later than 1440.

Lyon's development increasingly encouraged this new Atlantic "opening", and even more so when several companies aimed to include France as well in the Atlantic routes, in addition to Portugal, Spain and England. The three voyages of Giovanni da Verazzano in fact used the ports of Normandy as armouring bases and points of

departure; they well exemplify the efficiency and importance of the Florentine contribution in establishing these new hubs. In this regard, I should add in passing that the names of Florentine and Tuscan operators do not usually appear in notary records—to which we frequently resort—because beginning in at least the 13th century they based their business dealings on trust, thus bypassing the intermediation of the notary, who tended to be a considerable burden on their need for simple, rapid action. Indeed we must keep this detail in mind before sustaining that Florentine operators were absent from a certain place simply because they do not appear in the notary deeds stipulated there. This explains why Michel Mollat, a specialist in the economy of Normandy, was not familiar with the names of the Spinola, who were present in the region. This also explains why reputable historians of geography, such as Almagià and Gribaudo, were not aware of the presence of important Florentine companies in Seville in the decades after 1492.

Lisbon was another very important base for Florentine merchants. At a certain point, indeed, the great movement of Scottish and Irish goods began to use a new route: those goods reached Lisbon directly, the new market whose emergence was made possible by the contribution of Italian personnel, capital and know-how, but also by the decline of Bruges, which began with the siltation of l'Écluse, its vital outer harbour. This decline manifested itself in the gradual loss of its principal role as the nexus connecting Mediterranean and western commerce with the Scandinavian and Baltic spheres and with Holland and Germany to the northwest. The waning of its importance occurred in the context of the efforts of Prince Henry the Navigator to establish his country as a maritime power; he was aided in this regard by developments in the fields of commerce, banking, industry, insurance and arms production promoted by Florentines in Portugal.

In the same way, then, that Bruges, from its position on the North Sea, refracted the economic power of many cities well known to us—Florence, Genoa, Milan, Venice and so on—so these same Italian cities from the heart of the Mediterranean reflected the power of Flanders and Brabant in this pre-Atlantic era.

What emerges in this context is the crucial role played by companies possessing technical know-how and capital. They had a significant impact on the entire Iberian Peninsula, stimulating its economy from the east, the south and now also from the west—and not only from within the sphere defined by the Barbary Coast. Their irresistible action had an impact on the entire area from Majorca to Lisbon,

in anticipation of the Atlantic era. The vivacity of the ports between Valencia and Lisbon was not only due to the movement of ships and goods which were unloaded and loaded there but also to the men who came into contact with each other in those venues.

The relationship to the sea is naturally another key element of this scenario, in that an openness on the part of men and places to seafaring led to the development of the means on which maritime commerce took place as well as to the creation of the services needed to organise this trade. This relationship is of momentous importance, as it accounts for that great impulse which led to the discovery of new routes and new lands.

Bibliografia / References

- Aerts, Erik. 1992a. "La lettre de change sur la place financière de Bruges à la fin du Moyen Age." In Geert De Clercq (a cura di/ed.), *À la bourse. Histoire du marché des valeurs en Belgique de 1300 à 1990*, 33-47 e 442-44. Paris-Louvain-la-Neuve: Duculot.
- Aerts, Erik. 1992b. "Money and Credit, Bruges as a Financial Centre." In Valentin Vermeersch (a cura di/ed.), *Bruges and Europe*, 57-71. Antwerp: Fonds Mercator.
- Aerts, Erik. 2003a. "Antwerp." In Joel Mokyr (a cura di/ed.), *The Oxford Encyclopedia of Economic History*, 144-45. Oxford: Oxford University Press, Oxford; ora da integrare con Jim Bolton e Francesco Guidi Bruscoli, "When did Antwerp Replace Bruges as the Commercial and Financial Centre of North-western Europe? The Evidence of the Borromei Ledger for 1438." *The Economic History Review* 61, 2: 360-79.
- Aerts, Erik. 2003b. "Long Distance Trade before 1500." In Joel Mokyr (a cura di/ed.), *The Oxford Encyclopedia of Economic History*, 358-62. Oxford: Oxford University Press.
- Aerts, Erik. 2009. "The Stock Exchange in Medieval and Early Modern Europe. The Origins of a Concept in the Southern Netherlands." in Frank Daelemans, Ann Kelders (a cura di/ed.), *Miscellanea in memoriam Pierre Cockshaw (1938-2008). Aspects de la vie culturelle dans les Pays-Bas méridionaux (XIV - XVIIIe siècle)*. volume I, 23-46. Bruxelles: Archives et Bibliothèques de Belgique.

- Aerts, Erik. 2018. "Raymond de Roover on the Bankers of Mediaeval Bruges." *Annales Mercatorum. Yearbook for the History of International Trade and Commerce* 4: 7-29.
- Aerts, Erik. 2020. "Italian presence in the late medieval Bruges stock market." In Luisa Brunori, Serge Dauchy, Olivier Descamps e Xavier Prévost (a cura di/ed.), *Le droit face à l'économie sans travail. Finance, investissement et spéculation de l'Antiquité à nos jours. Tomo II: L'approccio internazionale*, 169-221. Paris: Classiques Garnier.
- Archivio Luce Cinecittà, "Einaudi e Gronchi alla mostra di Francesco Datini a Prato." <<https://www.youtube.com/watch?v=hD9KW28znbC>> (2024-02-14).
- Bellandi, Marco, Nigro Giampiero, Paci Andrea, e Irene Stolzi. 2024. "I mondi dell'economia, del diritto e delle professioni." In *Firenze e l'Università. Passato, presente e futuro*, 383-98. Firenze/Florence: Firenze University Press.
- Blockmans, Wim, De Munck Bert, Stabel Peter, e Bruno Blondé. 2018. "Economic Vitality: Urbanisation, Regional Complementarity and European Interaction." In Bruno Blondé, Marc Boone, Anne-Laure Van Bruaene (a cura di/ed.), *City and Society in the Low Countries, 1100-1600*, 22-58. Cambridge: Cambridge University Press.
- Bolton, Jim, e Francesco Guidi Bruscoli. 2021. "'Your flexible friend': the bill of exchange in theory and practice in fifteenth century." *The Economic History Review* 74, 2: 873-91.
- Cavaciocchi Simonetta (a cura di/ed.), *Fiere e Mercati nella integrazione delle economie europee secc. XIII-XVIII*, 406-49 (Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini Prato. Serie II - Atti delle «Settimane di Studi» e altri Convegni, 32). Prato: Le Monnier.
- De Rosa, Luigi. 1976. *A Federigo Melis*, Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Economia e Commercio, Istituto di Storia Economica. Firenze/Florence: Officine Grafiche Fratelli Stianti-Sancasciano.
- De Rosa, Luigi. 1985. "Federigo Melis, storico dell'economia." In *Aspetti della vita economica medievale*, Atti del Convegno di Studi nel X anniversario della morte di Federigo Melis. Firenze-Pisa-Prato, 10-14 marzo 1984, Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Economia e Commercio, Istituto di Storia Economica, 5-12. Università degli studi di Firenze: Firenze/Florence.
- Del Treppo, Mario. 1978. "Federigo Melis, storico." In *Studi in memoria di Federigo Melis*, volume I, 1-87. Napoli/Naples: Giannini.
- Del Treppo, Mario. 1991. "Introduzione." In *Federigo Melis, L'azienda nel Medioevo*, a cura di/ed. Marco Spallanzani, XI-XXXVI. Firenze/Florence: Le Monnier.

- Del Treppo, Mario. 2006. "Federigo Melis (1914-1973)." In *La libertà della memoria. Scritti di storiografia*, 177-273. Roma/Rome: Viella.
- Denewith, Heidi. 2010. "Een demografische knoop ontward? Brugse bevolkingcijfers voor de vroegmoderne tijd." *Handelingen van het Genootschap voor Geschiedenis gesticht onder de benaming "Société d'Émulation" te Brugge*, 147, 1: 3-48.
- Istituto Datini, "Il primo periodo: giugno 1940 - aprile 1941." <http://melis.istitutodatini.it/it/istitutodatini.it/federigo_melis_1_africa_tra_speranze_e_delusioni/primo_periodo#1> (2024-02-14).
- Istituto Datini, "L'Africa tra speranze e delusioni." <http://melis.istitutodatini.it/it/istitutodatini.it/federigo_melis_1_africa_tra_speranze_e_delusioni> (2024-02-14).
- La lana come materia prima. I fenomeni della sua produzione e circolazione nei secoli XIII-XVII*, 1974. Atti a cura di Marco Spallanzani, Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" Prato. Firenze/Florence: Olschki.
- Lambert, Bart. 2006. *The City, the Duke and Their Banker. The Rapon-di Family and the Formation of the Burgundian State (1384-1430)*. Brepols: Turnhout.
- Marchi, Renzo 1962. "Ha disseppellito gli archivi di Prato e li ha innalzati a importanza internazionale." *Il Giornale del Mattino* (12 ottobre).
- Melis, Federigo. 1950. *Storia della Ragioneria*. Bologna: Zuffi.
- Melis, Federigo. 1962. *Aspetti della vita economica Medievale. Studi nell'Archivio Datini*. Firenze/Florence: Olschki.
- Melis, Federigo. 1972. *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, con una nota di Paleografia Commerciale a cura di Elena Cecchi. Firenze/Florence: Olschki.
- Melis, Federigo. 1975. "Sulle fonti tipiche della storia economica; per una particolare tecnica di lavoro dello storico (relativamente ai secoli XII-XVII)." *Rassegna Economica* XXXIX, 2: 307-32.
- Munro, John H. 1999. "The Low Countries' Export Trade in Textiles with the Mediterranean Basin, 1200-1600: A Cost-Benefit Analysis of Comparative Advantages in Overland and Maritime Trade Routes." *International Journal of Maritime History* 11, 2: 1-30.
- Munro, John H. 2001. "The 'New Institutional Economics' and the Changing Fortunes of Fairs in Medieval and Early Modern Europe: the Textile Trades, Warfare, and Transaction Costs." *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 88, 1: 3-26.
- Murray, James. 2005. *Bruges, Cradle of Capitalism, 1280-1390*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Nigro, Giampiero. 2011. "L'Istituto Datini e la storia economica (secc. XIII-XVIII)." in *Dove va la Storia Economica? Metodi e prospettive. Secc. XIII-XVIII. Where Is Economic History Going? Methods And Prospects from the 13th to the 18th Centuries*, a cura di/ed. Francesco Ammannati, Atti della XLII Settimana di Studi Prato, 18-22 aprile 2010, Fondazione Istituto di Storia Economica "F. Datini", 3-12. Firenze/Florence: Firenze University Press.
- Orlandi, Angela. 2016. "Fernand Braudel, l'Istituto Datini e Prato 1954-1985." <<https://www.istitutodatini.it/cms/fr/prodotto/angela-orlandi-fernand-braudel-istituto-datini-e-prato-1954-1985/>> (2024-02-14).
- Orlandi, Angela. 2018. "Storia di imprese e imprenditori." In Irene Sanesi, *Buona ventura. Lezioni italiane di storia economica per imprenditori del futuro*. Bologna: Il Mulino.
- Personè, Luigi Maria. 1984. "Federigo Melis." In «Gente di penna e di pennello»: testimonianze e ricordi, 185-189. Milazzo: SPES.
- Pulvini, Michael. 2023. "Libertà, amore e responsabilità." *La Vigna LAB* 3, 2: 10-25.
- Sapori, Armando. 1946. *Mondo finito*. Roma/Rome: Leonardo.
- Sapori, Armando. 1952. "Economia e morale alla fine del Trecento: Francesco di Marco Datini e ser Lapo Mazzei." *Studi Senesi* LXIV; 1955. *Studi di storia economica, secoli XIII-XIV-XV*, volume I, 155-79. Firenze/Florence: Sansoni.
- Stabel, Peter, Puttevils Jeroen, Dumolyn Jan, e Andrew Brown. 2018a. "Production, Markets and Socio-economic Structures I: c. 1100-c. 1320." In Andrew Brown, Jan Dumolyn (a cura di/ed.), *Medieval Bruges c. 850-1550*, 86-123. Cambridge: Cambridge University Press.
- Stabel, Peter, Puttevils Jeroen, Dumolyn Jan, e Andrew Brown. 2018b. "Production, Markets and Socio-economic Structures II: c. 1320-c. 1500." In Andrew Brown, Jan Dumolyn (a cura di/ed.), *Medieval Bruges c. 850-1550*, 196-267. Cambridge: Cambridge University Press.

BIBLIOTECA DI STORIA

TITOLI PUBBLICATI

1. Alessandra Lorini, *An intimate and contested relation. The United States and Cuba in the late nineteenth and early twentieth*, 2006
2. Marco Bicchierai, *Una comunità rurale toscana di antico regime. Raggiolo in Casentino*, 2006
3. Fabio Bertini, *La democrazia europea e il laboratorio risorgimentale italiano (1848-1860)*, 2007
4. Andrea Zorzi, *La trasformazione di un quadro politico. Ricerche su politica e giustizia a Firenze dal comune allo Stato territoriale*, 2008
5. Andrea Zorzi (a cura di), *La civiltà comunale italiana nella storiografia internazionale*, 2008
6. Monique Bourin, Giovanni Cherubini, Giuliano Pinto (a cura di), *Rivolte urbane e rivolte contadine nell'Europa del Trecento. Un confronto*, 2008
7. Dinora Corsi, Matteo Duni (a cura di), «Non lasciar vivere la malefica». *Le streghe nei trattati e nei processi (secoli XIV- XVII)*, 2008
8. Giampiero Nigro (a cura di), *Francesco di Marco Datini. L'uomo il mercante*, 2010
9. Giampiero Nigro (edited by), *Francesco di Marco Datini. The Man the Merchant*, 2010
10. Bernardo Rucellai, "De bello italico". *La guerra d'Italia*, a cura di Donatella Coppini, 2011
11. Simonetta Soldani (a cura di), *Enzo Collotti e l'Europa del Novecento*, 2011
12. Gabriella Bruna Zarri, Nieves Baranda Leturio (a cura di), *Memoria e comunità femminili: Spagna e Italia, secc. XV-XVII – Memoria y comunidades femeninas. España e Italia, siglos XV-XVII*, 2011
13. Lea Campos Boralevi (edited by), *Challenging Centralism: Decentramento e autonomie nel pensiero politico europeo*, 2011
14. Igor Melani, «Di qua» e «di là da' monti». *Sguardi italiani sulla Francia e sui francesi tra XV e XVI secolo*, 2011
15. Angelo Poliziano, *Coniurationis commentarium / Commentario della congiura dei Pazzi*, a cura di Leandro Perini, 2012
16. Cristiano Cerioni, Tommaso Di Carpegna Falconieri (a cura di), *I conventi degli ordini mendicanti nel Montefeltro medievale. Archeologia, tecniche di costruzione e decorazione plastica*, 2012
17. Patrizia Guarnieri, *Senza cattedra. L'Istituto di Psicologia dell'Università di Firenze tra idealismo e fascismo*, 2012
18. Angela Orlandi, «Ora diremo di Napoli». *I traffici dell'area campana nei manuali di commercio*, 2012
19. Margherita Azzari, Leonardo Rombai (a cura di), *Amerigo Vespucci e i mercanti viaggiatori fiorentini del Cinquecento*, 2013
20. Dinora Corsi, *Diaboliche, maledette e disperate. Le donne nei processi per stregoneria (secoli XIV-XVI)*, 2013
21. Paola Pinelli, *Tra argento, grano e panni. Piero Pantella, un operatore italiano nella Ragusa del primo Quattrocento*, 2013
22. Amerigo Vespucci, *Cronache epistolari. Lettere 1476-1508*, a cura di Leandro Perini, 2013
23. Maria Giagnacovo, *Appunti di metrologia mercantile genovese. Un contributo della documentazione aziendale Datini*, 2014
24. Bonaccorso Pitti, *Ricordi*, a cura di Veronica Vestri, 2015
25. Antonella Fiorentino, *Il commercio delle pelli lavorate nel basso Medioevo. Risultati dall'Archivio Datini di Prato*, 2015
26. Jules Michelet, *Il Rinascimento*, a cura di Leandro Perini, 2016
27. Manuela Doni, *L'idea di Europa nelle 'Vite' di Richelieu. Biografia e Storia nel Seicento*, 2016
28. Ubaldo Morozzi, *Storia dei conventi cappuccini toscani dalla fondazione al 1704. La storia dell'Ordine da un manoscritto inedito di Filippo Bernardi da Firenze*, 2017

29. Manuela Doni (a cura di), *Strumenti e strategie della comunicazione scritta in Europa fra Medioevo ed Età Moderna*, 2017
30. Lorenzo Pubblici, *Dal Caucaso al Mar d'Azov. L'impatto dell'invasione mongola in Caucasia fra nomadismo e società sedentaria (1204-1295). Nuova edizione riveduta e aggiornata*, 2018
31. Cristina Passetti, Lucio Tufano (a cura di), *Femminile e maschile nel Settecento*, 2018
32. Roberto Bianchi, *Una storia, un archivio. Idalberto Targioni nell'Italia tra Ottocento e Novecento*, 2018
33. Derek Beales, Renato Pasta (a cura di), *Essai sur la Monarchie autrichienne en son état actuel en 1790*, 2018
35. Giovanni di Pagolo Morelli, *Ricordi. Nuova edizione e introduzione storica*, a cura di Claudia Tripodi, 2019
36. Patrizia Guarnieri (a cura di), *L'emigrazione intellettuale dall'Italia fascista. Studenti e studiosi ebrei dell'Università di Firenze in fuga all'estero*, 2019
37. Gabriele Turi, «Israelita ma di eccezione». *Ebrei perseguitati nell'università italiana*, 2021
38. Flora Aghib Levi D'Ancona, *La Nostra Vita con Ezio e Ricordi di guerra*, a cura di Luisa Levi d'Ancona Modena, 2021
39. Renato Pasta, *Riflessi d'Oriente. Esperienze e memorie di due viaggiatori toscani in Levante (1760-1792)*, 2021
40. Daniela Degl'Innocenti, Giampiero Nigro (a cura di), *Un panno medievale dell'azienda pratese di Francesco Datini. Studio e ricostruzione sperimentale*, 2021
41. Arianna Capirossi (a cura di), *Nuova opera. Edizione critica e annotata*, 2022
42. Patrizia Guarnieri, *Intellettuali in fuga dall'Italia fascista. Migranti, esuli e rifugiati per motivi politici e razziali - 2.edizione riveduta e ampliata (1.ed. 2019-22)*, 2023
43. Patrizia Guarnieri, *Intellectuals Displaced from Fascist Italy. Migrants, Exiles and Refugees Fleeing for Political and Racial Reasons - 2nd edition, revised and enlarged (1st ed. 2019-22)*, 2023
44. Marco Spallanzani, Francesco Guidi Bruscoli, *Tessuti di seta tra Firenze e il Levante (ca. 1350-1550). Le fonti*, 2023
45. Valeria Galimi, Nura Abdel Mohsen, Matilde Miniati, Virginia Salerno, *Le leggi razziali e il fascismo in provincia Sesto Fiorentino 1938-1945*, 2023
46. Federico Melis, *Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV) / Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14th-15th Centuries)*, a cura di/edited by Angela Orlandi, 2024

BRUGES NESSO ECONOMICO TRA I POPOLI ROMANICI E GERMANICI (SECOLI XIV-XV)

BRUGES: THE ECONOMIC NEXUS BETWEEN ROMANIC AND GERMANIC PEOPLES (14TH-15TH CENTURIES)

In questo contributo, presentato all'Accademia Belgica di Roma nel 1967, Federigo Melis affrontò un tema molto dibattuto all'epoca, ossia il ruolo di Bruges come mercato nazionale e internazionale tra XIV e XV secolo. In esso la città fiamminga viene presentata come un nesso, un collegamento tra i traffici commerciali del Nord Europa con quelli del Mediterraneo, tra popoli romanici e popoli germanici. Dalle ricerche basate sulla ricca documentazione archivistica toscana, Bruges appare punto di incontro di molteplici interessi, capace di accogliere mercanti di ogni provenienza e preparata a svolgere un ruolo di raccolta e redistribuzione di numerose merci. Questo ruolo le derivò soprattutto dalla decadenza delle fiere di Champagne e dall'apertura di regolari linee di navigazione che passavano attraverso lo stretto di Gibilterra.

FEDERIGO MELIS (1914-1973) è stato uno dei maggiori storici economici europei del Novecento. Introdusse un nuovo metodo di indagine in cui l'elemento descrittivo doveva essere accompagnato dall'analisi quantitativa.

Nel 1967, con la collaborazione di Fernand Braudel, fondò a Prato il Centro Internazionale di Storia Economica "F. Datini" (poi Istituto e oggi Fondazione).

ANGELA ORLANDI è docente di Storia Economica nel Dipartimento di Scienze per l'Economia e l'Impresa dell'Università di Firenze. I suoi interessi scientifici riguardano la finanza pubblica e privata, la business history e il commercio internazionale tra Medioevo ed Età Moderna. È direttrice scientifica della Fondazione Istituzionale Internazionale di Storia Economica "F. Datini" Prato.

SOMMARIO

/ TABLE OF CONTENTS

Introduzione	9
Introduction	11
<i>Giammarco Piacenti</i>	
Federigo Melis	13
Federigo Melis	21
<i>Angela Orlandi</i>	
Federigo Melis e il processo di ascesa e declino di Bruges nel tardo Medioevo	29
Federigo Melis and the Process of Rise and Decline of Late Medieval Bruges	37
<i>Erik Aerts</i>	
Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV)	45
Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14 th -15 th Centuries)	59
<i>Federigo Melis</i>	
Bibliografia / References	73

ISSN 2464-9007 (print)
ISSN 2704-5986 (online)
ISBN 979-12-215-0349-4 (Print)
ISBN 979-12-215-0350-0 (PDF)
ISBN 979-12-215-0351-7 (ePUB)
ISBN 979-12-215-0352-4 (XML)
DOI 10.36253/979-12-215-0350-0

www.fupress.com