

Luciano Palermo

*Il sistema degli scambi nel Mediterraneo occidentale
tra XIV e XV secolo e il porto di Roma*

La rete degli scambi commerciali incentrata sul bacino occidentale del Mediterraneo è stata oggetto, per le fasi comprese tra il XIV e il XV secolo e soprattutto per il periodo che può essere studiato attraverso la documentazione dell'Archivio Datini, di numerosi ed importanti analisi. L'obiettivo delle ricerche qui presentate è principalmente quello di riconsiderare, nella prima parte, gli studi effettuati attorno a queste tematiche e di mettere in evidenza le questioni lasciate aperte; e di prendere in considerazione, nella seconda parte, il ruolo di un particolare osservatorio, quello del porto di Roma. La documentazione che ci è pervenuta attorno alla movimentazione di navi e merci imperniata sullo scalo fluviale e marittimo di questa città ci permette, infatti, di cogliere meglio le forme e la portata della navigazione mercantile presente nel Mediterraneo occidentale, e ci consente di valorizzare quanto le fonti datiniane, già per altro ampiamente utilizzate dagli studiosi, ci aiutano a ricostruire dell'economia della città di Roma e del ruolo in essa del suo porto.

1. LA RETE DELLE CONNESSIONI ECONOMICHE

In uno dei suoi ultimi saggi, nel 1973, Federigo Melis metteva in evidenza alcune fondamentali caratteristiche del sistema degli scambi del Mediterraneo occidentale basso medievale. Prendendo spunto dallo studio dell'area catalano-aragonesa ("una grande comunità economica, che va dal Mar di Levante per tutto il Mediterraneo centrale ed occidentale, involgendo tutta la penisola Iberica, fino al Mare del Nord"), Melis delineava il ruolo delle principali piazze commerciali della penisola Iberica e delle isole Baleari, e analizzava i rapporti che esse intrattenevano con le corrispondenti piazze della penisola italiana e delle sue isole, senza tralasciare la presenza all'interno di quel sistema delle coste africane. In termini generali egli notava che in quel grande bacino marittimo risultavano collegati tra loro "popoli diversi, o meglio Stati diversi, senza cioè che vi sia unità politica", mentre una vera e significativa impostazione unitaria risultava "realizzata e sostenuta soprattutto in virtù delle forze economiche". Queste forze, secondo Melis, erano in grado di creare elementi di "coesione" o di "connessione"; e come prova di ciò egli riportava il fatto che l'area iberica poteva esercitare il suo "ruolo decisivo" grazie "al concorso di un'altra sponda, alla sponda italiana soprattutto, vigorosa con le sue potenze in riva allo

stesso mare”¹. Melis conosceva, naturalmente, assai bene il ruolo e i compiti dei sistemi politici e istituzionali nei processi economici e ha più volte esaminato la loro capacità di influenzare e talvolta determinare, con le loro decisioni, l’andamento dei mercati; e tuttavia egli vedeva nelle relazioni mercantili, e specialmente in quelle basate sul commercio marittimo, la presenza di energie e di culture fortemente innovative, che sotto la spinta di interessi reali erano capaci di creare nuovi strumenti economici e importanti reti di relazioni internazionali, nelle quali le nuove tecniche operative potevano essere sperimentate e attuate. Queste forze erano perfino in grado, in ultima analisi, di condizionare la volontà dei potenti e le loro relazioni politiche. Emergeva in questa immagine delle potenzialità presenti nell’economia degli scambi e del credito basso medievale la concezione dei processi economici elaborata da Werner Sombart, che Melis ben conosceva e apprezzava²; alla base di questi giudizi storici vi era, infatti, il principio che la razionalità del comportamento economico indirizzato al reperimento del profitto fosse comunque in grado di generare una rete di interessi dotata di una propria logica interna non sempre necessariamente collegata o parallela a quella degli apparati istituzionali; questi ultimi agivano sulla base dell’abilità politica dei governanti e dei rapporti di forza intercorrenti tra gli Stati; gli interessi mercantili e creditizi, invece, tendevano ad andare oltre tutto ciò, non sempre riuscendoci naturalmente, e creavano delle proprie reti di collegamenti economici e finanziari che sorgevano e si rafforzavano perché erano assistite dall’istinto e dalla capacità innovativa degli operatori commerciali e creditizi. Melis usava, come si è detto, il termine “connessione” per indicare questa rete di relazioni economiche e culturali tra popoli e Stati diversi, tutti affacciati sullo stesso segmento occidentale del Mediterraneo basso e tardo medievale; e si tratta dello stesso termine che, certamente non per caso, orienta questa giornata di studio, che chiede di appurare in che modo le rotte della navigazione siano servite come elemento, appunto, di “connessione” tra i paesi europei.

Le tesi di Melis sulla presenza e sulle funzioni di queste reti mercantili nel Mediterraneo occidentale, e sulla loro capacità di condizionare la realtà non solo economica ma anche politica e istituzionale di quelle epoche, non erano ovviamente isolate in quella stagione della ricerca storica. Erano gli anni in cui i grandi maestri della storia economica europea aggiungevano al tradizionale taglio giuridico degli studi sul commercio marittimo i dati che in grande quantità cominciavano ad essere raccolti negli archivi dei soggetti attivi in questo commercio. Oltre che dagli studi di Melis, il problema storico delle relazioni internazionali che intercorrevano nel Mediterraneo occidentale basso medievale veniva, infatti, affrontato in quei decenni da numerose ricerche³, molte delle quali confluivano negli atti dei Convegni dedicati

¹ Per queste citazioni v. F. MELIS, *L’area catalano-aragonesa nel sistema economico del Mediterraneo occidentale*, in IDEM, *I mercanti italiani nell’Europa medievale e rinascimentale*, a c. di L. FRANGIONI, Firenze 1990, pp. 230-231.

² Cfr. M. DEL TREPPO, *Federigo Melis, storico*, in *Studi in memoria di Federigo Melis*, a c. di L. DE ROSA, Napoli 1978, pp. 1-87.

³ Si veda, ad esempio, pur nell’ambito di una vastissima bibliografia, F. MELIS, *I rapporti economici fra la Spagna e l’Italia nei secoli XIV-XVI secondo la documentazione italiana*, in IDEM, *I mercanti italiani nell’Europa medievale e rinascimentale*, cit., pp. 252-253; A. BOSCOLO, *La Sardegna nell’economia del Mediterraneo occidentale dal periodo della supremazia pisana-genovese al primo periodo della dominazione aragonesa*,

alla storia della Corona d'Aragona o nei volumi delle Settimane di studio dell'Istituto Datini, di cui quest'anno si celebra appunto il cinquantenario. Si era in presenza di un significativo cambiamento, o meglio completamento, delle prospettive della ricerca storica attorno al commercio marittimo. Il metodo in precedenza largamente dominante, basato su analisi di tipo giuridico, all'interno delle quali venivano collocate, e quasi dedotte, le iniziative economiche degli imprenditori privati, veniva sostanzialmente reimpostato: l'indagine microeconomica veniva impiantata nello studio della documentazione prodotta dalla attività di singoli soggetti economici, di singole aziende, spesso di singole unità produttive e perfino di singole navi con i loro carichi, e con un procedimento induttivo si risaliva all'insieme dei comportamenti analizzati e alle modalità generali del funzionamento del sistema economico. Tutto ciò non rendeva, tuttavia, nel giudizio di molti studiosi, meno importante il ruolo delle istituzioni politiche e amministrative; anzitutto perché anche queste istituzioni erano, esse stesse, soggetti interessati all'espansione di queste reti di relazioni, per l'espansione politica che esse potevano favorire e per le ricadute di tipo fiscale; ma, in secondo luogo, queste stesse istituzioni non erano affatto estranee alle varie fasi della costruzione di queste connessioni, e se anche in alcuni casi potevano subire l'iniziativa innovatrice degli imprenditori, di fatto il loro appoggio o, al contrario, la loro eventuale ostilità si presentava come un elemento decisivo per il successo o per il fallimento dell'iniziativa imprenditoriale.

2. IL COMMERCIO MARITTIMO COME FATTORE UNIFICANTE

Questo incrocio tra la capacità innovatrice degli operatori mercantili e finanziari e le varie forme dell'intervento pubblico nella costruzione di questa rete di relazioni è emerso assai chiaramente negli studi dedicati ai vari paesi e ai vari centri mercantili che si affacciavano su questo particolare bacino del Mediterraneo. Analizzando la situazione dal punto di vista della penisola iberica Mario Del Treppo, ad esempio,

Cagliari 1958; IDEM, *La politica italiana di Martino il Vecchio, re d'Aragona*, Padova 1962; IDEM, *Problemi Mediterranei dell'Epoca di Pietro il Cerimonioso (1353-1387)*, in *VIII Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, II, Valenza 1973, III, pp. 65-100; IDEM, *La mutación del siglo XIV en el Mediterráneo*, in "Cuadernos de Historia", 8, 1977, pp. 15-23; IDEM, *La prima politica mediterranea di Ferdinando I d'Aragona*, in *Atti del Congresso Internazionale di studi sull'età aragonese*, Bari 1972, pp. 123-133; P. VILAR, *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, I-III., Parigi 1962; C. CARRÈRE, *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés*, 1380-1462, I-II., Parigi 1967; C. MANCA, *Aspetti dell'espansione economica catalano-aragonese nel Mediterraneo occidentale. Il commercio internazionale del sale*, Milano 1966; IDEM, *Fonti e orientamenti per la storia economica della Sardegna aragonese*, Padova 1967; IDEM, *Il libro di conti di Miquel Ça-Rovira*, Padova 1969; M. DEL TREPPO, *L'espansione catalano-aragonese nel Mediterraneo*, in *Nuove questioni di storia medievale*, Milano, 1964, pp. 250-300; IDEM, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli 1972; J. Vicens Vives, *Evolución de la economía catalana durante la primera mitad del siglo XV*, in *Atti del IV Congresso di Storia della Corona d'Aragona (Palma de Mallorca, 1955)*, Barcellona, 1976, pp. 5-27; F.C. CASULA, *Carte reali diplomatiche di Alfonso III il Benigno, re d'Aragona, riguardanti l'Italia*, I-III, Padova 1970-1976; IDEM, *Carte reali diplomatiche di Giovanni I il Cacciatore, re d'Aragona, riguardanti l'Italia*, Padova 1977; IDEM, *Sardegna catalano-aragonese. Profilo storico*, Sassari 1984; M. TANGHERONI, *Aspetti del commercio dei cereali nei paesi della Corona d'Aragona*, Cagliari 1981; H. BRESC, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicilie 1300-1450*, I-II, Roma 1986; si vedano, inoltre, i saggi presenti negli *Atti del 1° Congresso storico Liguria-Catalogna*, Ventimiglia-Bordighera-Albenga-Finale-Genova 14-19 ottobre 1969, a c. di G. PISTARINO, Bordighera 1974.

attribuiva gran parte del successo dei mercanti della Corona di Aragona alla loro capacità di attivarsi in modo coordinato, e alla possibilità che essi avevano di ricevere un significativo appoggio dalle istituzioni politiche⁴. E così le indagini condotte da Paulino Iradiel attorno all'esistenza di aree dominanti e di periferie dominate, hanno messo in evidenza le articolazioni interne, sia economiche che istituzionali, di questa area iberica proiettata sul Mediterraneo occidentale⁵. Altre ricerche hanno ulteriormente posto in luce come le strutture istituzionali, interessate a difendere i propri gruppi mercantili, utilizzassero, accanto alle tradizionali politiche protezionistiche, anche un ampio e solido sistema di relazioni diplomatiche e di consolati⁶. David Igual, a sua volta, ha messo in evidenza, prendendo spunto dalla situazione di Valenza, un ulteriore e fondamentale aspetto della creazione di questa rete di relazioni, e cioè la trasmigrazione dei ceti mercantili, che si trasferivano da una costa all'altra del Mediterraneo occidentale portando con sé le proprie tecniche operative e la propria cultura nazionale; e ha dimostrato come da tutto ciò potevano sorgere fasi di convergenza di interessi o, all'opposto, momenti di forte conflittualità⁷. E la movimentazione intramediterranea dell'élite economica non poteva, a sua volta, verificarsi senza l'accordo delle strutture istituzionali, come rivelano i voluminosi studi che Maria Dolores López Pérez e Damien Coulon hanno dedicato alla presenza

⁴ Cfr. M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona*, cit.

⁵ Cfr. P. IRADIEL, *En el Mediterráneo occidental peninsular: dominantes y periferias dominadas en la Baja Edad Media*, in "Areas", 6, 1986, pp. 44-77; si vedano, inoltre, le impostazioni e i saggi presenti in *Identidades urbanas Corona de Aragon – Italia. Redes economicas, estructuras institucionales, función políticas (siglos XIV-XV)*, a c. di P. IRADIEL et al., Saragozza 2016.

⁶ Si veda, anche in questo caso nell'ambito di una vastissima bibliografia, A. RIERA MELIS, *La Corona de Aragón y el Reino de Mallorca en el primer cuarto del siglo XIV*, Madrid-Barcellona 1986; M.T. FERRER, *El Consolat de Mar i els consolats d'ultramar, instrument i manifestació de l'expansió del comerç català*, in *L'expansió catalana a la Mediterrània a la Baixa Edat Mitjana*, a c. di M.T. FERRER I MALLOL, D. COULON, Barcellona 1999, pp.533-579 (e altri saggi nel medesimo volume); EADEM, *Navegació, ports i comerç a la Mediterrània de la Baixa Edat Mitjana*, in *Comercio, redistribución y fondeaderos: la navegación a vela en el Mediterráneo*, Valenza 2008, pp. 113-166; A. RIERA MELIS, G. FELIU MONTFORT, *Activitats econòmiques*, in *Historia de Barcelona*, a c. di C. BATLLE et al., III, *La ciutat consolidada (segles XIV i XV)*, Barcellona 2001, pp. 139-272; P. IRADIEL, *Valencia y la expansión mediterranea de la Corona de Aragon*, in *En las costas del Mediterraneo occidental. Las ciudades de la Peninsula Iberica y del reino de Mallorca en la Edad Media*, a c. di D. ABULAFIA, B. GARI, Barcellona 1997, pp. 155-170; IDEM, *Napoles en el mercado mediterraneo de la Corona de Aragon*, in *El reino de Napoles y la monarquia de España entre agregacion y conquista (1485-1535)*, Madrid-Roma 2004, pp. 265-289; D. PIFARRÉ I TORRES, *El comerç internacional de Barcelona i el Mar del Nord (Bruges) a finals del segle xiv*, Barcellona 2002; D. COULON, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Age, un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine (ca. 1330 – ca. 1430)*, Madrid-Barcellona 2004; M.E. SOLDANI, *Il commercio internazionale all'epoca di Martino l'Umano*, in *Martí l'Humà. El darrer rei de la dinastia de Barcelona (1396-1410). L'Interregne i el Compromis de Casp*, a c. di M.T. FERRER I MALLOL, Barcellona 2015, pp. 519-532; EADEM, *Comunitat e consolati catalanocaragonesi in Toscana, Liguria e Sardegna nel tardo Medioevo*, Roma, 2014; si vedano, inoltre, vari saggi presenti in *Els catalans a la Mediterrània medieval. Noves fonts, recerques i perspectives*, a c. di L. CIFUENTES, R. SALICRÚ, M.M. VILADRICH, Roma 2015.

⁷ D. IGUAL, *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y bombres de negocios en el espacio económico del Mediterraneo Occidental*, Valenza 1998; v. anche G. PETRALIA, *Banchieri e famiglie mercantili nel Mediterraneo aragonese. L'emigrazione dei pisani in Sicilia nel Quattrocento*, Pisa 1989.

della Corona d'Aragona nell'area magrebina e nelle altre coste africane e asiatiche del Mediterraneo centrale e orientale⁸.

E l'atteggiamento della "sponda" italiana non era molto diverso, come emerge dalla storia plurisecolare delle colonie mediterranee delle città mercantili italiane⁹. Anche le città mercantili della penisola creavano reti giuridiche, corporative e diplomatiche di protezione dei propri ceti mercantili, così come attivavano politiche economiche favorevoli alla collocazione delle proprie merci nei mercati internazionali e dirette al potenziamento del proprio ruolo nell'interscambio; tutte iniziative che sono state assai studiate, con ricerche dedicate a tutte le principali città mercantili della penisola e delle isole italiane, nel contesto delle numerose analisi dedicate alle strutture amministrative e istituzionali dell'autonomia comunale¹⁰. E sebbene le reti attivate dai comuni mercantili italiani non fossero inserite in un sistema statale dotato di un mercato interno significativamente ampio, qual era quello dei regni iberici e delle loro colonie, esse potevano tuttavia usufruire delle strategie operative maggiormente avanzate di quelle epoche e potevano utilizzare il circuito assai ampio delle aziende mercantili e delle loro filiali sparse in modo capillare lungo le coste del Mediterraneo occidentale e in tutte le sue isole maggiori¹¹. D'altra parte, gli italiani sapevano assai bene che i profitti, anche fiscali, generati dalle loro reti commerciali avrebbero condizionato e attenuato il comportamento talvolta ostile delle strutture istituzionali. Una lettera inviata nel 1401 da Roma alla compagnia barcelonense di Francesco Datini ci fa vedere come queste connessioni fossero operative di fronte alle difficoltà create dalle istituzioni politiche aragonesi e come si avesse

⁸ Cfr. M.D. LÓPEZ PÉREZ, *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Barcellona 1995; D. COULON, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge*, cit.

⁹ Cfr., ad esempio, pur nell'ambito di una bibliografia assai vasta, il caso genovese studiato nei saggi raccolti in M. BALARD, *Gènes et la mer - Genova e il mare*, "Quaderni della Società Ligure di Storia Patria", 3, 2017, n. 1-2.

¹⁰ Si veda, per restare sul caso esemplare genovese, G. PETTI BALBI, *Negoziare fuori patria. Nazioni e genovesi in età medievale*, Bologna 2005 (con ulteriore bibliografia).

¹¹ Sulle presenze di mercati e banchieri italiani nelle città del Mediterraneo occidentale si veda, ad esempio, F. MELIS, *I rapporti economici fra la Spagna e l'Italia nei secoli XIV-XVI secondo la documentazione italiana*, in IDEM, *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, cit., pp. 251-276; P. MAINONI, *Mercanti lombardi tra Barcellona e Valenza nel basso medioevo*, Bologna 1982; G. NIGRO, *Els operadors econòmics italians als Països Catalans entre els segles XIV i XV. El cas de Tuccio di Genoa*, in *València, un mercat medieval*, Valenza 1985, pp.49-60; IDEM, *Gli operatori economici toscani nei paesi catalani a cavallo del '400: alcuni casi esemplari*, in *Aspetti della vita economica medievale: atti del Convegno di studi nel X anniversario della morte di Federico Melis*, Firenze 1985, pp. 283-303; D. ABULAFIA, *Mercati e mercanti nella Corona d'Aragona: il ruolo economico degli imprenditori stranieri*, in *La Mediterrània de la Corona d'Aragó (segles XIII-XVI)*, XVIII Congresso di Storia della Corona d'Aragona, Valenza 2005, I, pp. 797-820; C. CUADRADA MAJÓ, A. ORLANDI, *Ports, tràfics, vaixelles, productes: italians i catalans a la Mediterrània baix-medieval*, in "Anuario de Estudios Medievales", 24, 1994, pp. 3-48; D. IGUAL, *La ciudad de Valencia y los Toscanos en el Mediterráneo del siglo XV*, in "Revista d'Història Medieval", 6, 1995, pp. 79-110; IDEM, *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterraneo Occidental*, cit.; IDEM, *Las relaciones financieras de una ciudad mediterránea: Valencia en la baja Edad Media*, in *Dinero, moneda y crédito en la monarquía hispánica*, a c. di A.-M. BERNAL, Madrid 2000, pp. 99-120; C. ZEDDA, *Cagliari: un porto commerciale nel Mediterraneo del Quattrocento*, Roma 2001; M.E. SOLDANI, *Uomini d'affari e mercanti toscani nella Barcellona del Quattrocento*, Barcellona 2010; F. GUIDI BRUSCOLI, *Da comprimari a protagonisti: i fiorentini in Portogallo nel Basso Medioevo (1338-1520)*, in "eHumanista", 38, 2018, pp. 65-82.

fiducia nella forza vincente delle proprie capacità economiche e finanziarie: “*Avisati fumo de l’ordine fatto chontro a’ Taliani e chome el pedagio dura insino a Natale a uno anno, ma non credete duri la metà; avisateci che segue che veramente gran verghongna apare la loro di simile ordine*”¹².

Queste reti di connessione erano operative, dunque, su tutto questo ampio bacino marittimo utilizzato come via di comunicazione e di scambio. Se l’intero Mediterraneo era già apparso nelle opere di Fernand Braudel come un grande fattore di unificazione tra terre e popoli anche assai lontani tra loro, il suo bacino occidentale, a partire dal Canale di Sicilia, con le forti reti di interconnessione economica in esso presenti, costituiva da questo punto di vista un suo tratto del tutto speciale. La parte posta maggiormente a ridosso di Gibilterra era poi, sempre secondo Braudel, un canale della Manica mediterraneo: allungato in senso est-ovest e relativamente facile da attraversare in senso nord-sud, quel mare “nella massa continentale dei mondi iberico e nordafricano non è una barriera, bensì un fiume, che li unisce più di quanto li separa, che dell’Africa del nord e dell’Iberia fa un solo mondo”¹³. Quest’area era dotata, peraltro, di una collocazione geoeconomica del tutto particolare. Posta a ridosso dell’oceano Atlantico, l’ampia superficie marittima compresa tra la penisola italiana e lo stretto di Gibilterra era percorsa da imbarcazioni che congiungevano le terre europee ed africane che su di essa si affacciavano e le isole che in essa erano collocate; ma questo stesso bacino era anche necessariamente attraversato da linee di navigazione che provenendo da ogni angolo del Mediterraneo orientale seguivano la cosiddetta rotta delle isole, oltrepassavano quindi lo stretto di Gibilterra e raggiungevano i mari e i mercati del Nord Europa, con i quali i paesi mediterranei avevano strettissimi legami economici e culturali¹⁴.

3. LE TRE SPONDE DI MEDITERRANEO OCCIDENTALE

Assistita da una concentrazione eccezionalmente alta di fonti, giacenti negli archivi delle città mercantili e nei grandi archivi specializzati, quali quelli della Corona d’Aragona o di Francesco di Marco Datini, la ricerca storica ha messo in luce la fitta rete di scambi che sussistevano tra il Tre e il Quattrocento tra le tre fondamentali sponde, quella iberica e provenzale, quella italiana e quella africana, di questo mare; così come ha collocato nel contesto di questo sistema commerciale e finanziario le grandi e piccole isole in esso presenti, sia come luoghi di intermediazione tra i grandi centri di produzione e di consumo, sia anche come sedi di attività commerciali e bancarie autonome. Tutto ciò ha fatto emergere, ad esempio, insieme alla tradizionale collocazione economica della Sicilia, della Sardegna e della Corsica, il ruolo straordinario di Maiorca e, in generale, delle Baleari, quale perno, come hanno di-

¹² ARCHIVIO DI STATO DI PRATO (d’ora in avanti ASPO), 911, Agnolo di Ser Pino e Giuliano di Giovanni, lettera Roma-Barcellona del 28/06/1401.

¹³ F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell’età di Filippo II*, Torino 1982, I, p. 110.

¹⁴ Per una sintesi di queste problematiche v. M. TANGHERONI, *Il Mediterraneo bassomedievale*, in AA. VV., *Storia Medievale*, Roma 1998, pp. 463-491; e IDEM, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma-Bari 1996; cfr., inoltre, in questo stesso volume il saggio di Angela Orlandi.

mostrato David Abulafia, Giampiero Nigro e Angela Orlandi¹⁵, dell'intero movimento commerciale del Mediterraneo occidentale, sia nel suo andamento Nord-Sud che in quello Est-Ovest.

Le ricerche archivistiche dedicate alla navigazione commerciale presente in questo tratto di mare sono state anzitutto concentrate, come era del resto inevitabile, sugli operatori economici e in generale sulle compagnie mercantili e bancarie che agivano in questo sistema e sulle loro tecniche operative e contabili; è stato quindi analizzato il ruolo e il funzionamento delle località portuali grandi e piccole presenti nel circuito del Mediterraneo occidentale e nelle sue isole; sono stati poi presi in esame le caratteristiche dei mercati, della domanda e dell'offerta delle merci movimentate, dei luoghi di origine delle materie prime e dei prodotti semilavorati; e quando è stato possibile sono stati anche esaminati l'andamento dei prezzi, l'uso della moneta, il ricorso al credito e alle lettere di cambio; ci si è, infine, soffermati sull'evoluzione delle tecniche dei trasporti, e quindi sulle navi, sui costi dei noli e delle assicurazioni¹⁶. All'interno di questo ampio sistema commerciale marittimo la ricerca ha messo in luce anche le differenti funzioni ricoperte dalle varie aree economiche. Gli operatori che agivano a partire dalle località della sponda italiana, ad

¹⁵ D. ABULAFIA, *El comercio y el reino de Mallorca 1150-1450*, cit.; G. NIGRO, *Mercanti in Maiorca. Il carteggio datiniano dell'Isola (1387-1396)*, Documenti, Firenze 2003; IDEM, *Aspetti del movimento finanziario in area aragonese nella documentazione mercantile toscana (secoli XIV-XV). Una premessa: la lettera di cambio tra attività feneratorie e trasferimento di fondi*, in *Identidades urbanas Corona de Aragón – Italia*, cit., pp. 293-308; A. ORLANDI, *Mercanzie e denaro: la corrispondenza datiniana tra Valenza e Maiorca (1395-1398)*, Valenza 2008; EADEM, *Aspetti del movimento finanziario in area aragonese nella documentazione mercantile toscana (secoli XIV-XV). Un caso di studio: l'andamento dei cambi tra Barcellona, Valenza, Palma di Maiorca*, in *Identidades urbanas Corona de Aragón – Italia*, cit., pp. 309-326; EAD., *La compagnia di catalogna: un successo quasi inatteso*, in *Francesco Datini. L'uomo, il mercante*, a c. di G. NIGRO, Firenze 2010, pp. 357-388; EADEM, *Le mercie di Palma. Il commercio dei veli di Maiorca di fine Trecento*, in *Dare credito alle donne. Presenze femminili nell'economia tra medioevo ed età moderna*, a c. di G. PETTI BALBI, P. GUGLIELMOTTI, Asti 2012, pp. 149-166.

¹⁶ Nell'ambito di una bibliografia assai ampia, in parte già qui sopra citata, v. F. MELIS, *I rapporti economici fra la Spagna e l'Italia nei secoli XIV-XVI secondo la documentazione italiana*, cit.; P. IRADIEL, *El segle XV. L'evolució econòmica*, in *Història del País Valencià*, a c. di E. BELENGUER, Barcellona 1989, II, pp. 267-291; IDEM, *El comercio en el Mediterráneo catalano-aragonés: espacios y redes*, in *Comercio y bombes de negocios en Castilla y Europa en tiempos de Isabel la Católica*, a c. di H. CASADO ALONSO, A. GARCÍA BAQUERO, Madrid 2007, pp. 123-150; J.-CL. HOCQUET, *Ibiza, carrefour du commerce maritime et témoin d'une conjoncture méditerranéenne (1250-1650 env.)*, in *Studi in memoria di Federico Melis*, Napoli 1978, I, pp. 493-526; D. IGUAL LUIS, G. NAVARRO, *Relazioni economiche tra Valenza e l'Italia nel Basso Medioevo*, in "Medioevo, Saggi e Rassegne", 20, 1995, pp. 61-97; R. EPSTEIN, *Potere e mercanti in Sicilia (secoli XIII-XVI)*, Torino 1996; E. CRUELLES, *La organización del transporte marítimo en la Valencia de la primera mitad del siglo XV*, in "Anuario de Estudios Medievales", 24, 1994, pp. 167-168; IDEM, *Los mercaderes de Valencia en la Edad Media (1380-1450)*, Lerida 2001; D. ABULAFIA, *Commerce and the Kingdom of Majorca: 1150-1450*, in *Iberia and the Mediterranean world of the middle ages: studies in honor of Robert I. Burns*, Leida 1996, II, pp. 345-377; A. RIERA MELIS, G. FELIU MONTFORT, *Activitats econòmiques*, in *Historia de Barcelona*, a c. di C. BATLLE et al., III, *La ciutat consolidada (segles XIV i XV)*, Barcellona 2001, pp. 139-272; D. PIFARRÉ I TORRES, *El comerç internacional de Barcelona i el Mar del Nord (Bruges) a finals del segle XIV*, Barcellona 2002. Si vedano, inoltre, gli studi, dotati di ulteriori ampie bibliografie di M. T. FERRER, *Catalan commerce in the late Middle Ages*, in "Catalan Historical Review", 5 2012, pp. 29-65; D. IGUAL, *Operadores económicos y espacios de comercio en el mediterráneo occidental (siglos XIII-XV)*, in "Revista de historia medieval", 15, 2006-2008, pp. 189-214; IDEM, *Valencia e Italia en el siglo XV*, cit.; M.E. SOLDANI, *Il commercio internazionale all'epoca di Martino l'Umano*, cit.; e i saggi presenti in *En las costas del Mediterráneo occidental. Las ciudades de la Península ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, cit., e in *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età Moderna. Studi in onore di Geo Pitarino*, a c. di L. BALLETTTO, Genova 1997.

esempio, erano certamente privi del riferimento ad una unità politica complessiva, ma non per questo appaiono nella documentazione meno consapevoli delle proprie caratteristiche culturali economiche e linguistiche, come dimostra la stessa auto definizione di *Taliani* che, come abbiamo notato qui sopra, si incontra assai spesso nelle fonti da loro stessi prodotte; e tra queste caratteristiche propriamente italiane vi era la spinta alle innovazioni operative, attraverso le quali i mercanti erano in grado di attivare e utilizzare la propria rete di relazioni. Diverso era, invece, l'atteggiamento che si riscontra nella cultura degli operatori mercantili e finanziari iberici, che avevano alle proprie spalle delle solide strutture istituzionali, per di più dotate di ampi mercati interni generalmente ben protetti; e tuttavia gli elementi di forza si trasformavano talvolta in occasioni di debolezza, perché le potenzialità economiche create dall'espansionismo politico dei regni iberici e particolarmente dalla Corona d'Aragona potevano facilmente convertirsi, ad esempio, in momenti negativi in caso di guerra o di insufficiente capacità di controllo dei territori occupati, per non dire delle esazioni fiscali che l'espansionismo aragonese imponeva, come successe, ad esempio, nel corso del Trecento quando alle città della costa iberica furono richiesti particolari contributi per la costruzione della flotta destinata a combattere i genovesi¹⁷. Molti studi sono stati quindi dedicati anche al terzo lato del Mediterraneo occidentale, cioè alla presenza delle coste dell'Africa settentrionale nei progetti economici dei mercanti italiani ed iberici, e in particolare è stato analizzato l'interscambio che le materie prime e i prodotti semilavorati di origine africana inescavavano tra le località magrebine e i grandi centri mercantili europei¹⁸. Un significativo contributo alla conoscenza di questa ampia rete di interconnessioni commerciali è stato fornito, infine, dalla pubblicazione delle fonti e dalla elaborazione dei dati archivistici, a partire dalla documentazione tratta dall'archivio pratese di Francesco di Marco Datini, che proprio per la collocazione delle sue aziende e delle loro filiali aveva i suoi principali interessi, senza escludere ovviamente gli altri circuiti commerciali, largamente concentrati nel bacino del Mediterraneo occidentale¹⁹.

¹⁷ Cfr., ad esempio, le osservazioni di A. BOSCOLO, *La mutación del siglo XIV en el Mediterráneo*, cit.

¹⁸ Cfr., ad esempio, F. MELIS, *La lana della Spagna mediterranea e della Barberia occidentale nei secoli XIV e XV*, in IDEM, *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, cit., pp. 233-249; M.D. LÓPEZ PÉREZ, *La Corona de Aragón y el Norte de África: las diferentes áreas de intervención mercantil catalano-aragonesa en el Magreb a finales del siglo XIV y principios del XV*, in "Acta Histórica et Archaeologica Mediaevalia", 11-12, 1990-91, pp. 229-232; EADEM, *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV*, cit.; M.T. FERRER I MALLOL, *La corona catalano-aragonesa, l'islam e il mondo mediterraneo: vent'anni di ricerche*, in *Corona d'Aragona e Mediterraneo: vent'anni di ricerche*, a c. di M.E. CADEDDU, "Medioevo saggi e rassegne", 25, Cagliari 2003, pp. 35-78; D. COULON, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge, un siècle de relations avec l'Égypte et la Syrie-Palestine*, cit.; I. HOUSSAYE MICHENZI, *Relazioni commerciali tra la compagnia Datini di Maiorca e le città del Maghreb tra la fine del Trecento e inizio Quattrocento*, in "Mercatura è arte". *Uomini d'affari toscani in Europa e nel Mediterraneo tardomedievale*, a c. di S. TOGNETTI, L. TANZINI, Roma 2012, pp. 149-178.

¹⁹ Cfr. F. MELIS, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, Firenze 1972; IDEM, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli 14-16)*. 1, *Le fonti*, a c. di B. DINI, Roma 1975; F. GIUNTA, *Economia e storia della Sicilia trecentesca nei documenti dell'Archivio Datini*, in *Studi dedicati a Carmelo Trasselli*, a c. di G. MOTTA, Soveria Mannelli 1983, pp. 399-407; G. NIGRO, *Gli operatori economici toscani nei paesi catalani a cavallo del '400: alcuni casi esemplari*, cit.; IDEM, *Mercanti in Maiorca. Il carteggio datiniano dell'Isola (1387-1396)*, *Documenti*, cit.; M. TANGHERONI, O. VACCARI, *L'osservatorio datiniano di Livorno e la navigazione mediterranea tra Tre e Quattrocento*, in "Atti della Società ligure di storia patria", n.s., 32, 1992, n. 2, p. 141-164; *Ser Lapo Mazzei, lettere di un notaro a un mercante del secolo XIV, con altre lettere e documenti*,

4. LA NAVIGAZIONE MEDITERRANEA NEL CICLO ECONOMICO BASSO MEDIEVALE

All'interno di questa così ampia messe di studi e ricerche è sorto anche il problema di come collocare i dati che emergevano attorno alla navigazione commerciale del Mediterraneo occidentale nel contesto dell'andamento ciclico dell'economia europea basso medievale. È possibile individuare la presenza di una fase critica trecentesca anche lungo le rotte commerciali di questo mare? E qual è stato l'andamento del ciclo economico collegato alla navigazione marittima al passaggio dal Tre al Quattrocento? A queste e ad altre simili domande la storiografia ha provato più volte a rispondere, dando vita ad un dibattito di straordinario interesse sia scientifico che metodologico; e in questo dibattito il metodo maggiormente utilizzato è stato, in sostanza, quello di inserire la vita economica trecentesca e quattrocentesca dei grandi e piccoli centri urbani e portuali che si affacciavano sul Mediterraneo occidentale nel contesto generale della crisi europea basso medievale. Questa impostazione poneva, tuttavia, in via preliminare la questione, che non può essere data per scontata, del riconoscimento dell'esistenza effettiva di questa fase critica dell'economia europea. Federigo Melis, ad esempio, non ha mai individuato nelle fonti tre e quattrocentesche alcun segnale di un eventuale ripiegamento ciclico dei traffici commerciali, e ha utilizzato il termine "decadenza" per indicare ciò che accadde agli inizi del Cinquecento, quando i traffici nel Mediterraneo occidentale cominciarono, secondo le sue valutazioni, a perdere un po' della loro "consistenza"²⁰. Per ricordare una impostazione del tutto diversa, Ciro Manca vedeva, invece, proprio nel funzionamento del modello di sviluppo delle città marittime italiane basso medievali le ragioni e le origini della fase critica che avrebbe condotta alla trasformazione in senso capitalistico dell'intera economia europea o almeno delle sue componenti maggiormente sviluppate²¹. Se l'evoluzione economica delle città mercantili italiane, come è ben noto, è stata oggetto di studi assai accurati²², per quanto

a c. di C. GUASTI, I-II, Firenze 1880, rist. anastatica Sala Bolognese 1979; *Le lettere di Margherita Datini a Francesco di Marco: 1384-1410*, a c. di V. ROSATI, Prato 1977; *Le lettere di Francesco Datini alla moglie Margherita (1385-1410)*, a c. di E. CECCHI, Prato 1990; L. FRANGIONI, *Milano fine Trecento. Il carteggio milanese dell'Archivio Datini di Prato*, I-II, Firenze 1994; EADEM, *Milano e i paesi catalani nel carteggio di Datini di fine Trecento*, in "Archivio Storico Lombardo", 118, 1992, pp. 37-127; *Il carteggio di Gaeta nell'Archivio del mercante pratese Francesco di Marco Datini, 1387-1405*, a c. di E. CECCHI ASTE, Gaeta 1997; A. ORLANDI, *Mercanzie e denaro: la corrispondenza datiniana tra Valenza e Maiorca (1395-1398)*, cit.; EADEM, *Aspetti del movimento finanziario in area aragonese nella documentazione mercantile toscana (secoli XIV-XV)*, cit.; EADEM, *La compagnia di catalogna: un successo quasi inatteso*, cit. (e altri saggi nel medesimo volume).

²⁰ Per queste citazioni v. F. MELIS, *L'area catalano-aragonese nel sistema economico del Mediterraneo occidentale*, cit., p. 230.

²¹ C. MANCA, *Un modello di sviluppo economico delle città marittime italiane dal XIV al XVI secolo*, in "Nuova Rivista Storica", LX, 1976, pp. 249-268 (con ulteriore bibliografia). Per il dibattito e la bibliografia relativamente alla crisi economica europea basso medievale sia consentito rinviare a L. PALERMO, *Sviluppo economico e società preindustriali. Cicli, strutture e congiunture in Europa dal medioevo alla prima età moderna*, Roma 2001; A. CORTONESI, L. PALERMO, *La prima espansione economica europea*, Roma 2014 (con ulteriore bibliografia).

²² Cfr., ad esempio, *Italia 1350-1450: tra crisi, trasformazione, sviluppo*, Pistoia 1993 (Centro Italiano di Studi di Storia e d'Arte); *Le Italie del tardo medioevo*, 3, Pisa 1990 (Centro di Studi sulla Civiltà del Tardo Medioevo di San Miniato); v., inoltre, le osservazioni di C. M. CIPOLLA, *La penisola italiana e la penisola iberica*, in *Storia economica Cambridge*, III, *La città e la politica economica nel medioevo*, a c. di M.M.

riguarda le altre regioni che si affacciavano sul Mediterraneo occidentale molte ricerche sono state dedicate soprattutto alla penisola Iberica e alle sue città portuali, con la formazione di ipotesi necessariamente non univoche; ed era inevitabile che ciò accadesse anche perché l'andamento del ciclo economico non è stato omogeneo e costante in tutte le località studiate, e soprattutto perché la specifica caratteristica dell'economia commerciale marittima è proprio quella di saper rispondere rapidamente alle situazioni critiche, rivolgendosi di volta in volta alle linee mercantili maggiormente in grado di produrre profitti, con la ricerca e l'apertura di nuovi mercati e di nuovi collegamenti; in ultima analisi la navigazione commerciale collegava in quelle epoche regioni e piazze commerciali spesso assai lontane tra loro e dotate di ritmi economici non necessariamente tra loro coincidenti²³. E a tutto ciò David Igual ha aggiunto l'opportunità di distinguere tra l'andamento economico dei mercati locali e quello dei mercati internazionali, spesso divergenti tra loro nei tempi e nei modi dell'apparizione delle fasi critiche e ha discusso a tale scopo il modello elaborato da Stephan R. Epstein nell'analisi dei modelli economici regionali e della loro evoluzione verso una maggiore integrazione, foriera a sua volta di conflitti tra operatori economici e di crescita della concorrenza, con l'instaurazione di quella che Epstein definiva come "crisi da integrazione"²⁴. Ma accanto a tutto ciò, è tuttavia opportuno osservare che spesso, soprattutto nel caso delle città portuali della Corona d'Aragona, il sopraggiungere di fasi critiche nel commercio marittimo non è stato giustificato dagli studiosi sulla base della analisi dei processi interni al ciclo economico, ma con giustificazione di tipo politico o militare, gravi ed importanti certamente, ma non sempre necessariamente collegate all'andamento generale del ciclo economico europeo. Questo metodo è stato applicato allo studio della stessa vita economica di Barcellona, con risultati, anche in questo caso, assai differenziati, sicché la navigazione commerciale di questo importante porto è apparsa agli studiosi di volta in volta toccata profondamente da fasi di ristagno o al contrario dotata di una sostanziale continuità nello sviluppo, ma quasi mai collegata all'andamento generale del ciclo economico europeo basso medievale²⁵.

POSTAN, Torino 1977, pp. 462-496; e di J. DAY, *Crisi e congiunture nei secoli XIV e XV*, in *La Storia*, I, *Il Medioevo*. I, *I quadri generali*, Torino 1988, pp. 245-273.

²³ V. L'impostazione della problematica e la rassegna degli studi presenti in P. IRADIEL, *La crisis medieval*, in *Historia de España*, a c. di A. DOMÍNGUEZ, Barcellona 1989, II, pp. 9-296; IDEM, *El siglo XV: expansión i crisis en la perspectiva económica*, in *Historia de la Corona d'Aragò*, a c. di E. BELENGUER, Barcellona 2007, pp. 305-349; D. IGUAL, *Crisis? Que Crisis? El comercio internacional en los reinos hispanicos de la baja Edad Media*, in "Edad Media. Revista de Historia", 8, 2007, pp. 203-223; IDEM, *Operadores económicos y espacios de comercio en el mediterráneo occidental (siglos XIII-XV)*, cit.; G. FELIU, *La crisis catalana de la baja edad Media: estado de la cuestión*, in "Hispania", 64, 2004, pp. 435-466.

²⁴ Cfr. S.R. EPSTEIN, *Freedom and Growth. The rise of states and markets in Europe, 1300-1750*, Londra-New York 2000, pp. 38-72; IDEM, *Potere e mercati in Sicilia. Secoli XIII-XVI*, Torino 1996; per il dibattito suscitato da queste tesi v. P. IRADIEL, *Metropolis y hombres de negocios (siglos XIV y XV)*, in "XXIX Semana de Estudios Medievales de Estella: "Las sociedades urbanas en la España medieval", Pamplona 2003, pp. 277-310; D. IGUAL, *Crisis? Que Crisis?*, cit.

²⁵ Sul dibattito attorno agli aspetti mediterranei e marittimi dell'economia della Corona d'Aragona, e in particolare della città di Barcellona, si veda P. VILAR, *La Catalogne dans l'Espagne moderne*, cit.; Cl. CARRÈRE, *Barcelone, centre économique à l'époque des difficultés, 1380-1462*, cit.; A. BOSCOLO, *La mutacion del siglo XIV en el Mediterraneo*, cit.; J.E. RUIZ DOMÉNEC, *La crisis económica de la Corona de Aragón, realidad o ficción historiográfica?*, in "Quadernos de Historia", Anexos de la revista "Hispania", 8,

5. IL MEDITERRANEO OCCIDENTALE E IL PORTO DI ROMA

Un ulteriore contributo alla individuazione delle caratteristiche della navigazione commerciale nel Mediterraneo occidentale e della presenza in essa di fasi espansive o critiche può essere fornito dall'osservatorio di Roma e, in particolare, dall'intenso movimento di navi e di merci registrato nel porto marittimo-fluviale di questa città. Le vicende del porto di Roma, e di Roma stessa come città portuale, sono ovviamente molto presenti nella storiografia dedicata alla vita di questa città tra medioevo e rinascimento²⁶; ma queste stesse vicende meritano di essere ulteriormente valorizzate proprio nelle loro connessioni internazionali, oggetto del nostro odierno dibattito. Se, infatti, questa città utilizzava, da un lato, tutti i vantaggi economici che derivavano dal suo essere sede della curia papale, essa era anche una città perfettamente inserita nel contesto economico europeo basso medievale e rinascimentale, e il suo importante porto manteneva legami costanti e diretti con i maggiori e minori centri marinari e commerciali del Mediterraneo e in particolare con quelli presenti nel suo bacino occidentale qui in esame.

Questa rete di relazioni economiche, tradizionalmente presente nell'economia romana, ebbe una fase di notevole espansione dopo il ritorno della corte pontificia da Avignone, negli anni Settanta del Trecento, e ancor più dopo la fine dello Scisma d'Occidente, nel 1417. Per i valori simbolici di cui era depositaria, infatti, e per la corte pontificia di cui era sede, la città di Roma, perduta l'autonomia comunale e acquisito il ruolo definitivo di residenza dei pontefici e di capitale del loro Stato, divenne rapidamente la città europea maggiormente fornita, in quelle epoche, di aperture e collegamenti internazionali²⁷. Dotata, come nessun altro centro europeo, di

Madrid 1977, pp. 71-118; F. UDINA MARTORELL, *La mutacion de la secunda mitad del siglo XIV en la Corona de Aragon*, ivi, pp. 119-154; D. COULON, *Barcelone et le grand commerce d'Orient au Moyen Âge*, cit.; M.T. FERRER, *Catalan commerce in the late Middle Ages*, cit.

²⁶ Cfr. A. ESCH, *Le importazioni nella Roma del primo Rinascimento (il loro volume secondo i registri doganali degli anni 1452-1462)*, in *Aspetti della vita economica e culturale a Roma*, Roma 1981, pp. 7-79; IDEM, *Importe in das Rom der Renaissance. Die Zollregister der Jahre 1470 bis 1480*, in "Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken", 52, 1992, pp. 476-525; IDEM, *Roma come centro di importazioni nella seconda metà del Quattrocento ed il peso economico del papato*, in *Roma Capitale (1447-1527)*, Pisa 1994 (Centro di Studi sulla Civiltà del Tardo Medioevo di San Miniato), pp. 107-143; IDEM, *Roman Customs Registers 1470-80: Items of Interest to Historians of Art and Material Culture*, in "Journal of the Warburg and Courtauld Institutes", LVIII, 1995, pp. 72-87; IDEM, *Economia, cultura materiale ed arte nella Roma del Rinascimento. Studi sui registri doganali romani, 1445-1485*, Roma 2007; M.L. LOMBARDO, *La dogana di Ripa e Ripetta nel sistema dell'ordinamento tributario a Roma dal Medio Evo al sec. XV*, Roma 1978; EADEM, *Camera Urbis. Dohana Ripa et Ripete. Liber Introitus 1428*, Roma 1978; L. PALERMO, *Il porto di Roma nel XIV e XV secolo. Strutture socio-economiche e statuti*, Roma 1979; IDEM, *Mercati del grano a Roma tra Medioevo e Rinascimento*, I, Roma 1990; D. LOMBARDI, *Dalla dogana alla taverna. Il vino a Roma alla fine del medioevo*, Roma 2018.

²⁷ Il passaggio dalla fase comunale della storia della città a quella della signoria pontificia si veda A. ESCH, *Bonifaz IX. und der Kirchenstaat*, Tübingen 1969; IDEM, *La fine del libero comune di Roma nel giudizio dei mercanti fiorentini. Lettere romane degli anni 1395-1398 nell'Archivio Datini*, in "Bullettino dell'Istituto Storico Italiano per il Medio Evo e Archivio Muratoriano", 86, 1976-77, pp. 235-277. Sulla situazione della città nelle varie fasi del passaggio al predominio della signoria papale si vedano i saggi e le relative indicazioni bibliografiche presenti in *Alle origini della nuova Roma. Martino V (1417-1431)*, a c. di M. CHIABÒ, G. D'ALESSANDRO, P. PIACENTINI, C. RANIERI, Roma 1992; *Un pontificato ed una città:*

un gruppo dirigente proveniente da ogni angolo dell'Italia e dell'Europa, la città si avviò verso un lungo ed intenso processo di crescita, che nel periodo rinascimentale e poi ancora nella prima età moderna investì tutti gli aspetti della sua vita, dalla demografia ai consumi, dai commerci alla banca, dalla finanza pubblica all'urbanistica, dalle infrastrutture alla produzione di beni altamente specializzati²⁸. E se questa internazionalizzazione era implicita nei valori simbolici, insieme politici e religiosi, di cui la città era sede, essa era ulteriormente rinforzata dalle strutture economiche che sostenevano la corte pontificia. Il papato aveva rapporti finanziari con ogni angolo dell'Europa cristiana, anche e soprattutto per riscuotere i proventi che gli spettavano *in spiritualibus*, e i gruppi dirigenti curiali utilizzavano il sistema mercantile e bancario sia italiano che europeo per la gestione delle finanze ecclesiastiche, risultando in genere favoriti i banchieri connazionali del pontefice *pro tempore* regnante. In questo ampio coinvolgimento di soggetti aziendali posti al servizio della Chiesa Romana, cioè di quella che era in quelle epoche di gran lunga la maggiore organizzazione finanziaria europea, furono coinvolti per un breve periodo trecentesco i mercanti-banchieri napoletani, poi nel corso del Quattrocento i papi cominciarono a servirsi di operatori economici e finanziari toscani e genovesi e di altri centri mercantili e bancari italiani²⁹; lo stesso banco dei Medici, come è noto, sorse a Roma e non a Firenze³⁰. Queste presenze altamente specializzate moltiplicavano le occasioni commerciali e bancarie che nascevano e venivano portate avanti non solo nella curia ma nella stessa città e finivano per coinvolgere coloro che in essa producevano e consumavano. La curia e la città costituivano realtà economiche e sociali certamente distinte, ma era inevitabile che i processi economici internazionali attivati nell'ambito della corte del papa avessero una ricaduta immediata anche sulla città e sui suoi abitanti³¹. I capitali giungevano, dunque, a Roma inseriti nel circuito bancario e finanziario europeo della Chiesa; essi erano destinati ad alimentare i profitti dei

Sisto IV (1471-1484), a c. di M. MIGLIO, F. NIUTTA, D. QUAGLIONI, C. RANIERI, Roma 1986; e *Roma Capitale (1447-1527)*, cit.

²⁸ Cfr. L. PALERMO, *L'economia*, in *Roma del Rinascimento*, a c. di A. PINELLI, Roma-Bari 2002, pp. 49-92.

²⁹ Cfr., ad esempio, Y. RENOARD, *Les relations des Papes d'Avignon et des Compagnies commerciales et bancaires de 1316 à 1378*, Parigi 1914; J. FAVIER, *Les finances pontificales à l'époque du Grand Schisme d'Occident (1378-1409)*, Parigi 1966; R. DE ROOVER, *Il banco Medici dalle origini al declino (1397-1494)*, Firenze 1970; F. PIOLA CASELLI, *L'espansione delle fonti finanziarie della chiesa nel XIV secolo*, in "Archivio della Società Romana di Storia Patria", 110, 1987, pp. 63-97; A. ESCH, *Das Papsttum unter der Herrschaft der Neapolitaner (Die führende Gruppe Neapolitaner Familien an der Kurie während des Schismas. 1378-1415)*, in *Festschrift für Hermann Heimpel*, Göttingen 1972, II, pp. 713-800; IDEM, *Bankiers der Kirche im Grossen Schisma*, in "Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken", XLVI, 1966, pp. 277-394; IDEM, *Florentiner in Rom um 1400. Namensverzeichnis der ersten Quattrocento-Generation*, in "Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken", LII, 1972, pp. 476-525; L. PALERMO, *La finanza pontificia e il banchiere "depositario" nel primo Quattrocento*, in *Studi in onore di Ciro Manca*, a c. di D. STRANGIO, Padova 2000, pp. 349-378; I. AIT, *La dogana di S. Eustachio nel XV secolo*, in *Aspetti della vita economica e culturale a Roma*, cit.; EADEM, *Mercanti stranieri a Roma nel XV secolo nei registri della dogana di terra*, in *Forestieri e stranieri nelle città bassomedievali*, Firenze 1988, pp. 29-43.

³⁰ Cfr. R. DE ROOVER, *Il banco Medici dalle origini al declino (1397-1494)*, cit.

³¹ Sull'inserimento del sistema urbano romano nell'economia-mondo fiorentina e toscana v., oltre alle opere già citate di Arnold Esch, L. PALERMO, *L'economia*, in *Roma del Rinascimento*, cit.; v., inoltre, i capitoli dedicati a Roma (il V e il VI) in IDEM, *Sviluppo economico e società preindustriali*, cit.

mercanti-banchieri posti al servizio della curia, ma finivano anche per sostenere in modo diretto o indiretto il mercato romano, e contribuivano al sopraggiungere in città di materie prime e di beni semilavorati destinati ad essere consegnati agli artigiani locali (principalmente tessuti, cuoi, lana e spesso cotone, grano e altri beni alimentari, moltissimo vino, materiali da costruzione e così via) come anche di prodotti finiti da immettere direttamente nel ciclo locale dei consumi. Tutte queste merci arrivavano, tranne poche eccezioni, per mare fino alla foce del Tevere e sempre per via d'acqua risalivano il fiume fino a giungere dentro le mura della città. Per tutti questi motivi la realtà romana dei decenni finali del Trecento e iniziali del Quattrocento può essere considerata un osservatorio particolarmente importante anche per la storia della navigazione marittima del Mediterraneo occidentale; il porto di questa città risulta, infatti, collocato al centro di un'ampia rete di relazioni economiche che lo ponevano in contatto con tutti i grandi e piccoli centri portuali e mercantili attivi nel Mediterraneo occidentale.

6. LA COLLOCAZIONE GEOECONOMICA DEL PORTO ROMANO

La città di Roma era il punto di arrivo e di convergenza di due fondamentali linee di collegamento e di rifornimento che giungevano al suo porto e che erano, ovviamente, interconnesse tra loro. Una prima era costituita dai legami che essa intratteneva con il sistema commerciale ligure-tirrenico, all'interno del quale erano presenti grandi città portuali come Genova, Pisa, Napoli, Palermo, Cagliari, ma anche una miriade di grandi e piccoli punti di approdo collocati lungo la costa dalla Liguria alla Calabria e nelle grandi e piccole isole di questi mari. E all'interno di questo bacino ligure-tirrenico rapporti costanti e duraturi furono anche quelli che intercorrevano tra Roma e i porti granari della Tuscia, dai quali giungeva il rifornimento granario destinato agli uffici dell'Abbondanza della città³². Una seconda linea di collegamenti congiungeva, invece, Roma con i centri portuali della penisola Iberica e dell'Africa settentrionale, con navi che giungevano direttamente alla foce del Tevere o che passavano attraverso punti di appoggio intermedio, costituiti da porti che svolgevano le funzioni di ridistribuzione delle merci trasportate, e tra questi emergono soprattutto Genova, Pisa, Gaeta, Napoli e Palermo³³. In una lettera del 1400 i mercanti romani indicano i porti tirrenici collegati al meglio con quello romano: “*Se per Ghaeta non vi fosse per essere passaggio e le chose siano in buono pregio e sievi buono pas[saggio] per Pisa, chonprate la 1/1 di dette chose e mandate [...] a Livorno; se d'ave[ntura] in chostà fosse passaggio per Civitavecchia sarebbe meglio ch'altrove e vorremo tutto*”³⁴. Da questo testo, pur nella sua brevità, emerge chiaramente quanto il percorso marittimo delle merci condizionasse la loro presenza nel mercato romano; ed infatti, solo nel caso che i porti di sbarco delle merci fossero stati Gaeta o Civitavecchia i mercanti che opera-

³² Cfr. L. PALERMO, *Mercati del grano a Roma tra Medioevo e Rinascimento*, cit.; IDEM, *L'approvvigionamento granario della capitale: strategie economiche e carriere curiali a Roma alla metà del Quattrocento*, in *Roma capitale*, cit., pp.145-206.

³³ Per questi collegamenti commerciali v. la bibliografia indicata qui sopra alla nota n. 26.

³⁴ ASPO, 911, Giuliano di Giovanni e Piggello Portinari e comp., lettera Roma-Barcellona del 25 aprile 1400.

vano nell'Urbe avrebbe desiderato la totale soddisfazione dei loro ordinativi, altrimenti si accontentavano di ricevere la metà dei quantitativi ordinati.

Una significativa, anche se incompleta, documentazione ha permesso di ricostruire la complessiva collocazione geoeconomica del porto romano, ma anche di individuare i soggetti attivi in questi commerci marittimi e i dati quantitativi relativi alle navi e alle merci che giungevano in città³⁵. Questa documentazione è stata anzitutto reperita nelle fonti camerale, cioè nei libri dell'amministrazione finanziaria della Chiesa, che registravano non solo i flussi finanziari in entrata e in uscita che la curia papale intratteneva con i mercanti banchieri operanti a Roma, ma anche la sostanza operativa di queste relazioni e la tipologia delle merci che attraverso le varie intermediazioni commerciali giungevano in città; e insieme ai nomi di questi operatori economici compaiono continuamente anche i nomi e alla patria di origine dei patroni delle navi che ricevevano il permesso di portare le loro merci a Roma³⁶. Un'altra fondamentale tipologia di fonti è costituita, poi, dalla documentazione doganale, cioè dai registri degli ufficiali e degli appaltatori che riscuotevano la gabella all'arrivo delle navi al porto di Ripa e Ripetta, dentro le mura della città; questi registri, che purtroppo non ci sono pervenuti in modo completo, contengono i dati quantitativi relativi alle navi con i loro patroni, alle merci, ai costi del trasporto, alle assicurazioni e così via³⁷.

Ma nei decenni compresi tra il Tre e il Quattrocento anche la documentazione conservata nell'Archivio Datini consente, e già molte ricerche sono state effettuate, uno studio assai approfondito di vari aspetti della storia economica romana e della presenza a Roma delle compagnie mercantili e bancarie italiane e delle forme della loro attività³⁸. Gli studi che Arnold Esch ha condotto sulla documentazione datiniana, arricchendo con essa i dati provenienti dalle fonti vaticane, hanno rivelato non solo la consistenza della presenza dei toscani e la varietà dei meccanismi economici da essi attivati, ma perfino la progettualità politica di quei mercanti, che vedevano con favore la fine del libero comune e la sottomissione della città al potere

³⁵ Sulla tipologia della documentazione disponibile si veda A. ESCH, *Le fonti per la storia economica e sociale di Roma nel Rinascimento: un approccio personale*, in *Economia e società a Roma tra Medioevo e Rinascimento. Studi dedicati ad Arnold Esch*, a c. di A. ESPOSITO e L. PALERMO, Roma 2005, pp. 1-31, e gli altri saggi presenti nello stesso volume.

³⁶ Per questa documentazione cfr. L. PALERMO, *Il porto di Roma nel XIV e XV secolo*, cit., e IDEM, *Mercati del grano a Roma tra Medioevo e Rinascimento*, cit.

³⁷ V. le opere citate qui sopra alla nota n. 26.

³⁸ Cfr., ad esempio, F. MELIS, *Movimento di popoli e motivi economici nel giubileo del 1400*, in IDEM, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, con una introduzione di M. MOLLAT, a c. di L. FRANGIONI, Firenze 1985, pp. 237-259; A. ESCH, *Bankiers der Kirche im Grossen Schisma*, cit.; IDEM, *Bonifaz IX. und der Kirchenstaat*, cit.; IDEM, *Florentiner in Rom um 1400. Namensverzeichnis der ersten Quattrocento-Generation*, cit.; IDEM, *La fine del libero comune di Roma nel giudizio dei mercanti fiorentini. Lettere romane degli anni 1395-1398 nell'Archivio Datini*, cit.; L. PALERMO, *Il porto di Roma nel XIV e XV secolo. Strutture socio-economiche e statuti*, cit., pp. 103 ss.; IDEM, *L'anno santo dei mercanti: dibattito storiografico e documenti economici sul cosiddetto giubileo del 1400*, in *Cultura e società nell'Italia medievale. Studi per Paolo Brezzi*, Roma 1988, II, pp. 605-618; IDEM, *I mercanti e la moneta a Roma nel primo Rinascimento*, in *Economia e società a Roma tra Medioevo e Rinascimento*, a c. di A. ESPOSITO e L. PALERMO, Roma 2005, pp. 243-281. Notizie sul mercato romano sono, inoltre, assai ben presenti nelle opere e nelle edizioni del carteggio datiniano citate qui sopra nella nota n. 19.

del papa³⁹. Ma le stesse fonti datiniane hanno permesso di gettare uno sguardo non solo sulla Roma residenza dei papi e luogo privilegiato degli investimenti dei capitali forestieri, ma anche sulla città in quanto tale, sui suoi piccoli e medi operatori economici, spesso anch'essi di origine forestiera ma comunque abitanti nello spazio urbano romano, sulle loro attività e sui benefici che essi ricavano dalla presenza delle grandi istituzioni politiche, religiose e finanziarie. Anche in questo caso è stato fortemente trasformato e arricchito il quadro della vita economica della città, nei decenni a cavallo tra i due secoli qui considerati. È stato possibile, ad esempio, osservare come funzionavano i trasporti marittimi e come venivano attivati i preparativi economici in vista del giubileo previsto per l'anno 1400, e in realtà poi non più ufficialmente proclamato per quell'anno dal papa⁴⁰. Si è potuto, inoltre, collocare nella giusta evidenza, per alcuni decenni caratterizzati dalla assenza totale di fonti doganali o comunali, la proiezione internazionale del movimento portuale romano, i costi dei trasporti, i costi e i contenuti delle prime polizze di assicurazione stipulate per le navi dirette a Roma, i costi fiscali delle importazioni, i nomi e le attività di alcuni gruppi di operatori artigianali, i prezzi di alcune importanti merci e altro ancora⁴¹. La documentazione datiniana rivela, dunque, come già in quelle epoche gli operatori economici romani e forestieri si avviassero ad utilizzare le infrastrutture marittime e fluviali che facevano capo alla città, per inserirsi fruttuosamente in una rete assai ampia di collegamenti, che comprendeva le principali regioni economiche affacciate sul Mediterraneo; e questa apertura commerciale della città è ulteriormente provata dalla necessità che i gruppi dirigenti romani avvertivano in quegli stessi anni di rinnovare e rinforzare le strutture e le normative statutarie create attorno alla riscossione delle gabelle, sia di quelle di terra (nel 1398)⁴², che di quelle di mare (nel 1416)⁴³.

7. ROMA E LA PENISOLA IBERICA NEL CARTEGGIO DATINI.

I dati relativi alle relazioni commerciali tra Roma e la penisola Iberica sono reperibili in tutte le tipologie delle fonti conservate presso l'archivio di Francesco di Marco Datini. Sono rintracciabili, ad esempio, nei libri contabili provenienti dalle tre città iberiche sedi delle aziende del Datini, nei quali venivano registrati i movimenti di denari e di merci che in qualunque modo vedevano coinvolta la piazza romana; ma questi dati sono emersi anche nel carteggio specializzato, e soprattutto negli estratti-conto, già utilizzati per la ricostruzione di aspetti importanti delle attività portuali romane⁴⁴; e sono, infine, di fondamentale importanza anche le filze

³⁹ Cfr. A. ESCH, *Bankiers der Kirche im Grossen Schisma*, cit.; IDEM, *Florentiner in Rom um 1400*, cit.; IDEM, *La fine del libero comune di Roma*, cit.

⁴⁰ Cfr. F. MELIS, *Movimento di popoli e motivi economici nel giubileo del 1400*, cit.; L. PALERMO, *L'anno santo dei mercanti*, cit.

⁴¹ Cfr. L. PALERMO, *Il porto di Roma nel XIV e XV secolo*, cit., pp. 103 ss.

⁴² *Statuti delle gabelle di Roma*, a c. di S. MALATESTA, Roma 1886.

⁴³ M.L. LOMBARDO, *La dogana di Ripa e Ripetta nel sistema dell'ordinamento tributario a Roma dal Medio Evo al sec. XV*, Roma 1978; L. PALERMO, *Il porto di Roma nel XIV e XV secolo*, cit.

⁴⁴ Cfr. *Ibid.*, pp. 103 ss.

delle lettere commerciali, soprattutto quelle scritte a Roma. Delle oltre 1660 lettere inviate tra il 1383 e il 1410 da mercanti-banchieri residenti a Roma alle aziende Datini italiane ed iberiche, il gruppo più consistente è quello che raccoglie la corrispondenza con Pisa (625 lettere), seguito da quello con Genova (547 lettere) e con Firenze (392 lettere); e anche le lettere inviate alle aziende Datini da altre località, e in particolare quelle spedite da Gaeta, piazza commerciale strettamente collegata a Roma, trascritte e pubblicate da Elena Cecchi⁴⁵, aiutano ad individuare il ruolo del porto romano nel traffico commerciale del Mediterraneo occidentale. E il quadro complessivo è ancora più completo se si utilizzano i dati ricavati da altre filze di lettere che pur non provenendo da Roma riescono ugualmente ad illustrare alcuni significativi aspetti dei rapporti tra questa città e l'area Iberica. E se già in questi fondi emergono continui riferimenti alle relazioni che i mercanti operanti a Roma intrattenevano con le città e i porti del Mediterraneo occidentale, si deve aggiungere che nelle filze del carteggio romano risultano poi presenti 90 lettere spedite da Roma tra il 1397 e il 1407 direttamente alle aziende catalane del Datini, e in particolare a Barcellona (61 lettere), a Maiorca (24 lettere) e a Valenza (5 lettere)⁴⁶, con un contenuto che fa riferimento immediato ai rapporti che Roma intratteneva con quelle località e con quelle rotte commerciali. L'analisi dei contenuti delle lettere presenti in tutte queste filze ha permesso di ricostruire gli spostamenti delle merci e del denaro dall'area iberica a quella romana, attraverso i passaggi intermedi dei porti di raccolta e di redistribuzione delle merci. È stato così possibile seguire le varie fasi del trasferimento delle merci da un mercato all'altro, il costo del trasporto, i gravami fiscali, i profitti realizzati dai mercanti banchieri, le tecniche dello spostamento del denaro, il ricorso alle lettere di cambio e molto altro ancora⁴⁷.

Le lettere spedite da Roma alle aziende catalane di Francesco di Marco Datini sono state trascritte e sono avviate alla pubblicazione. Non essendo questa la sede adatta per una analisi minuziosa dei dati commerciali, bancari e monetari offerti da questo carteggio, si può tuttavia accennare alla questione, già qui sopra richiamata, del sopraggiungere tra il Trecento e il Quattrocento di una fase critica nella navigazione commerciale mediterranea. Nel trattare anche sulla base di queste fonti questa specifica problematica, è necessario ribadire che non è strutturalmente possibile immaginare un modello ciclico comune dell'economia marittima mediterranea, nel quale si possano inserire, per deduzione, le posizioni dei singoli centri marittimi e commerciali; si tratta molto più semplicemente, ma anche più realisticamente, di individuare le caratteristiche del ciclo economico registrato in ciascuna città marittima e esaminare il contributo che essa ha dato all'andamento generale del commercio marittimo nel Mediterraneo occidentale. Il caso di Roma e del suo porto è da questo punto di vista particolarmente interessante. Nelle lettere inviate alle aziende catalane del Datini i mercanti annotavano, infatti, continuamente le ragioni che rendevano difficile o impossibile la movimentazione delle merci e del denaro, e se

⁴⁵ *Il carteggio di Gaeta nell'Archivio del mercante pratese Francesco di Marco Datini, 1387-1405*, cit.

⁴⁶ Cfr. ASPO, Datini, 911, 1000, 1076.

⁴⁷ Cfr. L. PALERMO, *Il porto di Roma nel XIV e XV secolo*, cit., pp. 103 ss.; IDEM, *I mercanti e la moneta a Roma nel primo Rinascimento*, cit.

alcune di queste ragioni sono certamente del tutto contingenti, altre sono invece da attribuire al passaggio di una fase economicamente critica.

Il primo fattore contingente era costituito dalle difficoltà che insorgevano nella gestione dei mercati da parte delle pubbliche autorità. Nelle lettere emergono, anzitutto, le incertezze di fronte alle quali i mercanti si trovavano dovendo affrontare le politiche protezionistiche dei governi: *“Per uno capitolo ci avete scritto in su la lettera de’ vostri di Maolicba siamo avisati de l’ordine fatto contro Italiani salvo genovesi, viniziani e pisani, il perché ci ditte soprastiamo di non mandare robe per vendere chostà e chosì faremo”*⁴⁸. Erano problemi che, come abbiamo avuto modo di segnalare qui sopra, i mercanti italiani si sentivano in grado di affrontare, ma l’impatto sul traffico commerciale non poteva che essere, almeno momentaneamente, negativo. Ma non solo i provvedimenti dei governi iberici influenzavano l’andamento degli scambi e quindi della navigazione commerciale, anche le istituzioni romane potevano generare situazioni di incertezza. A Roma, ad esempio, nell’anno 1400, si era diffusa l’attesa della proclamazione dell’Anno Santo, una grande occasione di afflusso di pellegrini e di affari per i mercanti; e dal carteggio emerge tutta la progettualità mercantile collegata a questo evento. Una lettera del 31 gennaio 1400 rivela come tutti aspettassero la decisione del papa e come tutti fossero d’accordo che *“s’el perdono va inanzì”* a Roma si sarebbero fatte grandi cose in termini di movimenti di merci. E scrivevano *va inanzì* perché, come ha appurato Arnold Esch, era dal 1390 che anno dopo anno Bonifacio IX prolungava gli effetti spirituali (e per i mercanti anche economici) del giubileo. Ma, dopo un decennio di continui rinnovamenti il papa non prolungò l’evento religioso anche per l’anno 1400: *“non è seguito che il papa l’abi prolunchato, chome arete veduto”*⁴⁹, scrivevano delusi i mercanti operanti a Roma, e dopo qualche mese confermavano *“il papa non bandì il perdono né bandirà ora mai”*⁵⁰, prendendo atto dell’impossibilità di condurre a termine le attività progettate.

E il mancato giubileo non era la sola preoccupazione dei mercanti romani, il commercio in quella città era fortemente dipendente anche dalle necessità di una delle maggiori strutture europee di consumo di beni e servizi, la corte romana, e in quel periodo la domanda espressa delle pubbliche istituzioni era spesso debole e ciò a sua volta determinava forti variazioni della domanda di moneta. Matteo de’ Ricci, ad esempio, scriveva a Barcellona nel luglio del 1401, proprio ponendo in relazione la domanda di beni di consumo esercitata dalla corte con il livello del costo del denaro: *“Non anno fatto altra virtù questi denari che detto vi si sia per altra e raxionate per lo poco si fa in corte, fino a tutto quest’altro si staranno freddi, poi a settembre ci si dovrà cominciare a fare dele cose, ed è pericolo il trovarci debito”*⁵¹. Altro elemento istituzionale negativo era naturalmente la guerra, e a Roma i mercanti registravano e comunicavano ai loro corrispondenti spagnoli che era in atto una lotta tra il papa e i Colonnese, *“la quale*

⁴⁸ ASPO, 911, Agnolo di Ser Pino e Giuliano di Giovanni, lettera Roma-Barcellona del 9 giugno 1401.

⁴⁹ *Ibid.*, Antonio di Giacomo e Doffo degli Spini e comp., lettera Roma-Barcellona del 31 gennaio 1399 (1400).

⁵⁰ *Ibid.*, Antonio di Giacomo e Doffo degli Spini e comp., lettera Roma-Barcellona del 24 aprile 1400.

⁵¹ ASPO, 911, Matteo de’ Ricci e comp., lettera Roma-Barcellona del 14 luglio 1401.

tiene impacciato e atenebrato tutto questo paese”⁵². E a tutto ciò si aggiungevano altri fattori negativi come il passaggio delle fasi di pestilenza, che non solo bloccava il traffico delle merci, ma anche l’organizzazione delle aziende, come accadde alla compagnia romana di Agnolo di Ser Pino e Giuliano di Giovanni: “E di Lucha nostro, che vi diciamo pensavamo mandallo in Cicilia, per anchora non v’è andato per chagione della moria è qui grande e per lli paesi d’atorno, il perché diliberiamo stare un pezo a vedere chome tutto seghue e quello dilibereremo sarete avisati”⁵³. Vi era poi la paura della pirateria, il prezzo alto delle assicurazioni, tutti fattori depressivi degli scambi con i porti occidentali.

Accanto a questi dati congiunturali, viene rivelata nelle lettere dei mercanti anche la presenza a Roma di un dato critico di tipo maggiormente strutturale, in grado di colpire i traffici commerciali con l’Occidente in modo più forte e continuo: per alcuni anni di seguito il mercato romano attraversò una fase di sostanziale deflazione, analogamente a quanto accadeva nello stesso periodo di tempo, come hanno appurato ad esempio gli studi di John Day⁵⁴, in molte altre regioni italiane ed europee. Il carteggio con la Catalogna è pieno di continue lamentele sugli sbalzi del valore della moneta, sulla sua scarsità, sulla caduta dei prezzi delle merci:

“Per alcuni bisongni suti ‘n questi di montarono forte questi e per ongni parte, poi sono pur bassati e stanno sì chome per li cambi vedrete, per ogni piccolo bisongno gl’aremo per me’ valere”⁵⁵.

“Abbici a questi di charo denaro per alcuni bisongni e per ongni parte, poi sono bassati”⁵⁶.

“Questi denari sono stati in gran carestia, hora e’ son bassati chome vedrete”⁵⁷.

“Costi (cioè in Spagna) è larghezza di denari e qui (cioè a Roma) il contrario, chome per li cambi vedrete, e parci si manteranno buoni, perché ce n’è pochi e di bisogni pure creschon tutto di”⁵⁸.

I denari cari per i mercanti-banchieri talvolta anche buoni, perché erano loro ad offrirli sul mercato dei cambi e dei prestiti, ma tutto ciò portava i prezzi delle merci ad una congiuntura opposta. Sempre Filippo e Niccolò de’ Ricci scrivevano ai Datini della Catalogna: “Qui si solea mettere de’ panni di costi e farne utile, hora è passato il tem-

⁵² *Ibidem*.

⁵³ *Ibid.*, Agnolo di Ser Pino e Giuliano di Giovanni, lettera Roma-Barcellona del 30 giugno 1400.

⁵⁴ Cfr. J. DAY, *Monnaies et marchés au Moyen Age*, Parigi 1994; IDEM, *Crisi e congiunture nei secoli XIV e XV*, in *La Storia*, a c. di N. TRANFAGLIA, M. FIRPO, Torino 1988, I.1, pp. 245-273; IDEM, *La circulation monétaire en Toscane au temps de Dante*, in IDEM, *Monnaies et marchés au Moyen Age*, cit., pp. 29-39; IDEM, *Moneta metallica e moneta creditizia*, in *Storia d’Italia*, Annali, 6, *Economia naturale, economia monetaria*, Torino 1983, pp. 339-360; IDEM, *The Medieval Market Economy*, Oxford 1987.

⁵⁵ ASPO, 1076, Agnolo di Ser Pino e comp., lettera Roma-Maiorca del 19 marzo 1401 (1402).

⁵⁶ ASPO, 911, Agnolo di Ser Pino e comp., lettera Roma-Barcellona del 19 marzo 1401 (1402).

⁵⁷ *Ibid.*, Filippo e Niccolò de’ Ricci e comp., lettera Roma-Barcellona del 30 gennaio 1402 (1403).

⁵⁸ *Ibid.*, lettera Roma-Barcellona del 18 luglio 1402.

po ché n'anno le merchantie troppo chattiva condizione"⁵⁹. Ed ecco che in questi lunghi mesi di tendenziale depressione un'altra lettera ci rivela in una sola frase la strategia economica verso la quale la società romana degli Spini si sta orientando: rinunciare alle operazioni mercantili e concentrarsi sulle speculazioni finanziarie: "*Noy non ci impaciamo di mercha'tie nessuno e altro che di cambi non abiam bisogno*"⁶⁰. E tutto ciò non poteva non riflettersi sui ritmi della navigazione commerciale. Ma il contributo della piazza Romana alla fase critica era destinato a durare poco, e già ai primi del Quattrocento la città avviava quel lungo processo di crescita che l'avrebbe fatta diventare per alcuni secoli di seguito una delle maggiori capitali europee del lusso e della finanza.

⁵⁹ *Ibid.*, lettera Roma-Barcellona del 9 maggio 1403.

⁶⁰ *Ibid.*, Antonio e Doffo Spini e compagni, lettera Roma-Barcellona del 31 gennaio 1399 (1400).