

ATTI

DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

NUOVA SERIE

LVIII

(CXXXII)



GENOVA MMXVIII
NELLA SEDE DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA
PALAZZO DUCALE - PIAZZA MATTEOTTI, 5

Referees: i nomi di coloro che hanno contribuito al processo di peer review sono inseriti nell'elenco, regolarmente aggiornato, leggibile all'indirizzo:
<http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

Referees: the list of the peer reviewers is regularly updated at URL:
<http://www.storiapatriagenova.it/ref.asp>

I saggi pubblicati in questo volume sono stati sottoposti in forma anonima ad almeno un referente.

All articles published in this volume have been anonymously submitted at least to one reviewer.

«Atti della Società Ligure di Storia Patria» è presente nei cataloghi di centinaia di biblioteche nel mondo: http://www.storiapatriagenova.it/biblioteche_amiche.asp

«Atti della Società Ligure di Storia Patria» is present worldwide in the catalogues of hundreds of academic and research libraries:
http://www.storiapatriagenova.it/biblioteche_amiche.asp

Navi genovesi in Inghilterra dalla corrispondenza dell'Archivio Datini (1388-1411)

Angelo Nicolini
anicolini48@gmail.com

Alcuni anni fa, al termine di una lunga ricerca condotta sui registri doganali tardo-medievali conservati nell'Archivio Nazionale inglese di Kew (Surrey) e in quello Civico di Southampton (Hampshire), avevamo pubblicato su questi «Atti» un saggio riguardante il commercio marittimo genovese in Inghilterra nel tardo Medioevo¹. Esso riportava in appendice un elenco di 260 imbarcazioni liguri (quasi tutte genovesi, con l'aggiunta di poche savonesi) che avevano gettato l'ancora nei porti del Regno fra il 1281 e il 1495 e vi erano state schedate dai doganieri locali. Tale elenco si poteva considerare completo in relazione ai due fondi archivistici preso in esame, al netto delle probabili omissioni accidentali del ricercatore e, soprattutto, delle perdite documentarie². Lacune evidenti riguardavano, ad esempio, gli anni finali del Duecento, quelli fra il 1319 e il 1372, parte di quelli a cavallo fra Tre e Quattrocento e il ventennio 1403-1423. Inoltre, alcuni registri non coprivano interi anni fiscali (dodici mesi a partire dal 29 settembre, «from Michaelmas to Michaelmas»), ma solo porzioni di essi. Così, ad esempio, non era censita la presenza della nave di Antonio Doria, il cui carico di lana inviato dal mercante inglese William Cantelowe ai fiorentini Francesco e Giovanni Salviati è stato oggetto di studi importanti³. La partenza della nave di Antonio da Southampton, il 26 marzo 1450, è riportata invece da un'altra fonte fiscale inglese, il *Pipe Office*, che all'epoca riscuoteva le imposte portuali sul commercio di lana e di vino⁴.

¹ NICOLINI 2007a.

² I due fondi sono in TNA, E122 e in SCRO, *Southampton Corporation*.

³ HOLMES 1993. La contabilità dell'intera operazione, documento eccezionale dal punto di vista sia commerciale che linguistico, conservata ancora oggi nell'Archivio Salviati presso la Scuola Normale Superiore di Pisa, è stata di recente trascritta integralmente da TIDDEMAN 2016, 2, pp. 420-496.

⁴ TNA, E356/20, rot. 13r. I ventitré rotoli esaminati, redatti fra il 1295 e il 1501, riportano i nomi di molti mercanti genovesi e citano una ventina di loro navi.

Recentemente il nostro interesse per l'argomento si è rivolto al celebre e monumentale Archivio Datini, conservato all'interno dell'Archivio di Stato di Prato, incomparabile raccolta di documenti commerciali, economico-finanziari e non solo, redatti proprio in quel quaranta-cinquantennio fra Tre e Quattrocento in cui i registri doganali inglesi erano piuttosto rarefatti⁵. Il nostro lavoro è stato grandemente facilitato dal fatto che fra il 2002 e il 2008 (con una completa revisione fra 2011 e 2014) l'intero Archivio Datini è stato informatizzato, nel senso che tutte le singole unità che lo compongono (1.173 libri contabili e 148.265 lettere) sono state descritte analiticamente e inserite in una banca-dati fruibile *online*. Inoltre l'intero carteggio è stato anche digitalizzato, per un totale di 361.474 immagini liberamente consultabili⁶.

Abbiamo quindi visionato circa 3.100 lettere spedite da Londra e da Bruges agli otto Fondaci datiniani (Firenze, Prato, Pisa, Genova, Avignone, Barcellona, Maiorca e Valencia), alla ricerca dei viaggi navali citati nella documentazione, in particolare quelli delle imbarcazioni liguri e soprattutto genovesi che frequentarono i porti inglesi, per un periodo utile di ventiquattro anni, fra il 1388 e il 1411.

È possibile che una errata interpretazione di qualcuna delle citazioni collettive («9 navi genovesi», «5 navi e 2 characche di Genovesi» o simili) o segnalazioni sovrapposte e non sempre ineccepibili delle partenze abbiano causato errori di calcolo di due-tre unità in eccesso o in difetto. Si sono comunque schedati 169 viaggi in ventiquattro anni, dunque una media di

⁵ ASPO, *Datini*. Non è certo questa la sede per proporre una bibliografia sull'Archivio Datini e sul suo creatore. Possiamo ricordare due degli studi più vecchi: LIVI 1910; BENSÀ 1928. A questi accostiamo quello forse più recente: *Francesco di Marco* 2010.

⁶ I singoli pezzi archivistici saranno citati con il numero di codice riportato sul pezzo stesso e che serve a identificarlo nella ricerca *online*. Nella trascrizione dei brani abbiamo ritenuto opportuno introdurre due tipi di modifiche ai testi per facilitarne la lettura. Il primo riguarda due banali fenomeni grafici, e cioè una normale omissione di *-i-* diacritica nella scrittura delle consonanti palatali, cosa che fanno molti scriventi due, tre e quattrocenteschi, ed un'altrettanto normale omissione del titolo (o abbreviazione) per la nasale. Abbiamo quindi integrato con (i) e con (n) le lettere omesse. Il secondo riguarda invece un fenomeno morfologico, e non grafico, tipico del fiorentino-pratese dall'ultimo quarto del Trecento a tutto il Quattrocento, e cioè la presenza di *-no* come forma alternativa del morfema di 1^a persona plurale *-mo*. Abbiamo perciò sempre riportato in corsivo le desinenze delle voci tipo 'facciano' che vanno lette invece come 'facciamo'. Ringrazio di cuore Roberta Cella, dell'Università di Pisa, che mi ha cortesemente spiegato queste manifestazioni linguistiche.

sette all'anno⁷. Ma probabilmente essi sarebbero di più, visto che non vi sono dati per il biennio 1390-1391. Non vanno poi dimenticate le imbarcazioni segnalate alla fonda a Sluis (il porto di Bruges, terminale settentrionale della rotta di Ponente), ma che non risulta abbiano fatto scalo in Inghilterra né all'andata né al ritorno.

Il risultato della nostra ricerca è riportato in dettaglio nella lunga appendice alla fine del saggio. Inutile dire che esso appare già a prima vista numericamente sorprendente, soprattutto se paragonato a quello tratto dai registri portuali inglesi. In più, fatto tutt'altro che secondario, mentre questi ultimi offrono un punto di vista forzatamente asettico e burocratico, le corrispondenze datiniane sono ricche di considerazioni personali, di valutazioni politiche ed economiche e – *last but not least* – di rare ma profonde aperture sugli orizzonti psicologici appartenenti all'intimità degli scriventi. In più, e soprattutto, esse sono lo specchio di un mondo attorno al quale sembra ruotare un solo universo, quello dei mercanti fiorentini. Va da sé che, nella sua unifocalità, questo stesso specchio rischia di restituirci talvolta immagini deformate e distorte.

I Genovesi e gli altri: le imbarcazioni

Con gli occhi dei Fiorentini, dunque, ci inoltriamo nella lettura dei risultati. Utilizzando soprattutto, ma non esclusivamente, il carteggio datiniano da Londra e da Bruges verso i fondaci mediterranei, e integrando la ricerca con i *quaderni* e le *lettere di vettura* della stessa Compagnia e con sondaggi mirati negli Archivi di Firenze, Pisa, Genova e Venezia, Federigo Melis ha identificato 36 navi veneziane dirette verso il mare del Nord fra il 1383 e il 1411, a fronte di 49 catalane e 178 liguri-genovesi⁸. In altre parole, per ogni nave veneziana giunta a Southampton ne arrivavano quasi una e mezza catalane e cinque genovesi. I nostri dati, in particolare riguardo al rapporto fra le due maggiori flotte italiane, sono del tutto sovrapponibili. Una supremazia genovese, dunque, che era quasi un dominio e le cui motivazioni sembrano abbastanza chiare. Molto più interessati ai carichi di ritorno che a quelli di andata, ed essendo i primi rappresentati soprattutto da

⁷ Vale la pena di sottolineare che quattordici di questi viaggi (l'8,4% del totale) furono effettuati da navi savonesi.

⁸ MELIS 1985a, pp. 4-5, 11.

una merce assai voluminosa (la lana) i Fiorentini non potevano che rivolgersi alle imbarcazioni più grandi di quei tempi, con stive capaci ma anche sinonimo di affidabilità e sicurezza⁹.

La loro fiducia, seppur guardinga, è confermata dalle stesse osservazioni dei corrispondenti datiniani. Nel 1403, ad esempio, mentre crescevano i timori per una ripresa delle ostilità tra Inglesi e Francesi nella Manica, si scriveva da Londra:

«Paramenti le chose stansi invilupare di non voler corere rischi su navili che partano o venghiano alle parti di qua, ecietto su caracche di Gienovesi o ghalee di Viniziani, su ta' navili che sono sempre benissimo in punto non c'è d'aver pensiero che posono andare pertuto senza pavento, ma altri navili minori che non vanno sì ben in ordine potrebono ricevere impedimento».

E pochi giorni dopo si ribadiva:

«avisati v'abiamo chome questi Inghilexi àno in questi mari gran soma di bargie armate in guera, e vano chontro a li Francieschi ... e no' risparmiano veruno che possi meno di loro, e d'avere a buo' righuardo a non sichurare in su navili niuno abino a chapitare in questi mari, o sarebono buone charache gienovesi o galee di Viniziani»¹⁰.

Ma le galere, si sa, non erano capaci di carichi voluminosi.

Certo entrambi i tipi di imbarcazione erano comunque avvantaggiati dalla loro abitudine a viaggiare in convoglio. Non per nulla, l'anno seguente, a proposito di una nave veneziana solitaria in arrivo a Southampton, si osservava: «Noi nulla vi credian charichare, perché, vegnendo spicciolata, porterà in su questi mari grandissimi pericoli»¹¹. E poi, in definitiva, mercanti fiorentini e patroni genovesi erano legati dalla reciproca convenienza. Quindi, anche in un momento di crisi fra i due Comuni come quello occorso nel 1410 per il controllo della Lunigiana, da Bruges si esortavano i Fiorentini a caricare senza timori sulle navi genovesi, perché

⁹ MELIS 1985a, pp. 14-21; MELIS 1985c, p. 84; TOGNETTI 2009, p. 14; GUIDI BRUSCOLI 2010, p. 422.

¹⁰ ASPo, *Datini*, 509941, 509942. Le navi veneziane sembra non godessero di uguali favori: nel dicembre 1400 una di esse era all'ancora a Sluis e, pur essendosi recato sino a Londra, il suo patrono non riusciva a trovare noli, «perché non è gustato a le gienti metterla per in costà, poiché delle navi gienovesi ci s'atendono, che di certo sono altri passaggi queste navi di Gienovesi che di Veniziani, che di qua àno pochà vetura»: *ibidem*, 311775.

¹¹ *Ibidem*, 10001.

« non sarebbe niuno padrone che osasse farne meno che bene, perche sanno sarebbe loro forza farla buona » e « perché niuno danno si potrebbe ricevere, ch'in ongni modo chonverebbe qui la chonsegnassono, ... e non crediamo che niuno di loro cerchasse di fare sinistre chose, perché sanno bene non potrebbono »¹².

Ciò nonostante, tensioni politiche, minacce di conflitti o semplice mancanza di vettori imponevano talvolta di rivolgersi ad altre marinerie. Ebbene, sembra che in questi casi siano state noleggiate non più di sette navi veneziane¹³. Nel marzo 1392, temendo una guerra fra Genovesi e Catalani, i fratelli Mannini da Londra noleggiarono la nave di Pieter Zoete di Veere, in Zelanda, che il 23 febbraio 1393 salpò con un carico di panni da Southampton verso Porto Pisano¹⁴. In conserva con essa viaggiava un'altra imbarcazione al servizio dei Mannini, appartenente a Thomas Percy, futuro conte di Worcester e « uno de' maggiori cavalieri di questo paese », capitanata da un Inglese¹⁵.

Tre imbarcazioni basche partirono da Southampton per Porto Pisano nel 1396¹⁶. Nel 1403-1405 toccò a Gerardo de Doni, mercante fiorentino trasferitosi a Barcellona e naturalizzato catalano, trasportare lana verso Piombino o Talamone¹⁷. Nel 1406 un altro catalano, Pere Oliver (*Piero Ulivieri*), salpò dalla Catalogna alla volta di Southampton; ma la sua nave

¹² *Ibidem*, 604975, 703059. Sull'episodio del 1410, con la temporanea conquista genovese di Talamone e gli attacchi sul litorale toscano, cfr. *Annales Genuenses*, p. 299.

¹³ Nel 1392 la nave di Iacopo d'Andrea imbarcò panni inglesi (ma solo perché la genovese prescelta aveva già completato il carico a Sluis), nel 1396 Francesco Bembo imbarcò lana per Pisa, nel 1398 Bertuccio Diedi trasportò panni a Maiorca e a Genova, nel 1399 due navi veneziane non identificate furono noleggiate a Southampton per Savona, Genova, Pisa o Motrone e altre due nel 1410 per trasportare lana e panni: ASPo, *Datini*, 407469, 506174, 1101667, 313050, 602939. Nel 1399 un'altra imbarcazione della Serenissima, che offriva prezzi vantaggiosi, fu scartata perché giudicata inaffidabile: « vorebe avere roba, e farebe buono merchato del nolo, ed el'è sì male in punto d'uomini, male armata, che da nesun arà robba »; *ibidem*, 311749. Altre navi partirono da Sluis, altre trasportarono merci inglesi direttamente a Firenze, e facevano quindi parte di un altro circuito commerciale.

¹⁴ « Uno Silandiere il quale à nome Piero Suto ed è d'una villa dell'isola di Midelborgo che ssi chiama la Vera »: *ibidem*, 407471, 407474, 9291776, 1000418.

¹⁵ *Ibidem*, 407482, 407483, 1000418.

¹⁶ I patroni erano Juan Enciso, Sanches Martínez e Martino Ramundo (*Gian Inchise, Stancio Martin e Martino Ramondo*): *ibidem*, 6366, 6367, 506174.

¹⁷ *Ibidem*, 509897, 509874, 509952, 509905, 10004, 1102095, 509885, 509877. Gerardo possedeva almeno una *barxa* costruita in Biscaglia e due grandi navi costruite a Genova: DEL TREPPO 1972, pp. 26, 267, 524.

naufragò all'isola di Wight, ed egli ritornò con poca lana e panni a Porto Pisano su di una piccola nave tedesca comprata in Inghilterra¹⁸. Fra il 1407 e il 1410, infine, si svolse il lungo viaggio di un altro catalano, Joan Jimenez [*G(i)anni Cimenés*], sul quale abbiamo testimonianze incomplete¹⁹.

Il carteggio della Compagnia menziona poi almeno una trentina di altre imbarcazioni, navi e *bargie*, alcune capitanate da Fiorentini, altre catalane, basche e castigliane, che in buona parte sembrano aver toccato Sluis e non Southampton. Alcune di esse facevano sicuramente parte del traffico parallelo e secondario, in parte gestito dagli Alberti e dagli Aldobrandini, che trasportava dal Nord a Maiorca e a Porto Pisano aringhe e robbia in cambio di frutta spagnola caricata a Valencia²⁰.

Di che tipo di imbarcazioni si trattava? A parte le *navette* e le *bargie* dedicate al commercio cui abbiamo appena accennato, quelle spagnole da Valencia e le tre *navette* genovesi giunte al Nord ai primi del Quattrocento²¹, secondo i corrispondenti datiniani ogni natante di grosso tonnello proveniente dal Mediterraneo era semplicemente una *nave* (plurale *navili*). Sul finire del Trecento, tuttavia, nelle nostre lettere si andava affermando il termine *characcha*, riferito a molte navi genovesi dal 1394 in poi²². Si potrebbe ipotizzare, in prima istanza, che il cambio di nomenclatura indicasse il passaggio, ben evidente nel tardo Medioevo ligure, fra l'architettura della

¹⁸ La *nau* di Pere e Guillem Oliver fu registrata in partenza per le Fiandre dal notaio barcellonese Bernat Nadal il 2 luglio 1406: *ibidem*, p. 96. Pere salpò con un carico di frutta di Alicante e fece scalo a Valencia dove caricò grana scarlatta. Dopo il naufragio, il 1° dicembre, il relitto fu saccheggiato dagli abitanti del luogo. Egli ricorse allora al tribunale di Enrico IV, il quale gli offrì una nave a titolo di risarcimento. Ma si trattava di un vascello da guerra, inadatto al commercio, che Pere rifiutò. Comprò quindi un'altra imbarcazione e il 2 marzo 1407 salpò da Southampton per Porto Pisano: ASPo, *Datini*, 118447, 118453, 118459, 118461, 118481, 10038, 702765.

¹⁹ Salpato forse sul finire del 1407, nel marzo successivo Jimenez si trovava nella Manica e a maggio era a Sluis, donde ripartì il 9 giugno per Valencia; nel maggio 1410 era nuovamente nella Manica diretto a Southampton: *ibidem*, 702983, 702992, 702995, 702994, 702996, 702997, 703060.

²⁰ MELIS 1985c, pp. 85-86; VACCARI 2010, p. 298; SOLDANI 2010, p. 331.

²¹ Si trattava di quelle di Berlingieri Embrone nel 1401, di un patrono ignoto e di Pellegrino Garibaldi nel 1408: ASPo, *Datini*, 311777, 702983, 702992.

²² La prima *characcha* menzionata (1392) era veneziana; se ne contava poi una catalana nel 1404-1405. *ibidem*, 412981, 9998, 509885.

cocha e quella della *navis* e, nei registri doganali inglesi, fra *navis* e *caracha*²³. Benché alcune annotazioni nelle nostre lettere, quali « 5 navi e 2 characche di Gienovesi » nel 1403 e « la nave, cioè la characha, di Franciescho da Paxana » nel 1409²⁴, sembrerebbero avvalorare l'ipotesi di una riconosciuta differenza tipologica fra i due modelli, l'incostanza delle attribuzioni non ci autorizza tuttavia a considerarla come una tesi definitiva.

Probabilmente privi, almeno oltre certi limiti, di una cultura nautica, i corrispondenti datiniani si interessavano poco ai tonnellaggi delle imbarcazioni. Quindi, a differenza di quanto ottenne Melis dall'analisi della sua documentazione, disponiamo di ben pochi dati al riguardo²⁵. Sappiamo così, a proposito della nave di Pietro Centurione nel 1403, « ch'è nobile navile e nuovo, di portatta di più di M botti »: cioè circa 10.000 cantari genovesi, una portata certo inferiore alla media per le grandi navi della capitale ligure, soprattutto quelle impegnate nei traffici tra le Fiandre e il Levante²⁶. La « nave allamanna » che Pere Oliver avrebbe dovuto acquistare in Inghilterra nel 1407 aveva una capacità di 500 botti, ma egli ne comprò una di 600; nel 1408 Paolo Italiano si procurò un'altra « nave allamanna » di 700 botti²⁷. Invece Federico Aicardo, « ch'era padrone di una nave di ben 1000 botti fatta in Silanda », quando nel 1401, di ritorno da La Rochelle, naufragò nel porto di Sluis, comandava un'imbarcazione di tutto rispetto, almeno stando alle consuetudini dei cantieri nordici²⁸.

I nostri Datiniani indulgevano piuttosto verso aspetti che potremmo definire 'estetici' o collegati con il valore mercantile del carico, come « buon navilio e ben chorredato », « grande e nobile navile » e « ricca nave »: apprezzamenti, peraltro, rivolti quasi esclusivamente alle imbarcazioni genovesi²⁹.

²³ Sulla 'rivoluzione nautica' del tardo Medioevo, e relativa bibliografia, cfr. NICOLINI 2007a, pp. 227-228; NICOLINI 2018, pp. 842-847. Una *chocha* veneziana a Southampton venne menzionata nel 1402: ASPo, *Datini*, 308922.

²⁴ *Ibidem*, 509941, 702558.

²⁵ MELIS 1985b, p. 11 e sgg.

²⁶ ASPo, *Datini*, 397. Sull'equivalenza di 1 botte = 10 cantari cfr. HEERS 1961, p. 269; LANE 1983, p. 131.

²⁷ ASPo, *Datini*, 118481, 118484, 118485, 702989.

²⁸ *Ibidem*, 642. Sui tonnellaggi delle navi nel Nord cfr. BURWASH 1947, pp. 99-95 e 124.

²⁹ Esempi: ASPo, *Datini*, 507531, 407469, 509963, 509923, 308924, 509946, 118449, 702991, 702996, 118059, 118060, 118061, 118064.

Ma, ancor di più, i corrispondenti della Compagnia erano sensibili al numero di marinai armati o balestrieri a bordo, capaci di garantire la sicurezza in quegli anni turbolenti. La nave di Aragona Doria fu oggetto di molti giudizi lusinghieri, poiché «è nobile e bella nave e difendevole, e da non dottare di que' corsali di Spangnia che al venire la rischontrarono e fugirolla», il che la faceva «nobilissimo e sichuro passaggio»³⁰. Ecco così rimarcati i «30 balestrieri oltre a le ciurme» su due imbarcazioni savonesi, i settanta uomini su quella di Luigi Camilla e i sessanta su quella di Pietro d'Allegro, gli addirittura settanta-cento su quella di Novello Lercari, «nave grande e nuova, buona e ben armata»³¹. Come non ricordare, allora, l'osservazione di Frederic Chapin Lane, secondo cui sino al XVIII secolo sarà la protezione del carico, e non la manovra delle vele, a determinare l'ammontare degli equipaggi³²?

Restano escluse da queste considerazioni (vi abbiamo accennato poche righe sopra) le galere *da mercato* veneziane, con i loro convogli organizzati dallo Stato, in questo caso la celebre «muda di Fiandra»³³. Il nostro carteggio le cita molto frequentemente, anche se con qualche lacuna temporale, occupandosi in particolare dei loro scali spagnoli e dell'influenza che i loro arrivi e le loro partenze determinavano sui prezzi delle spezie e dei panni sul mercato inglese. Ma il loro apporto al commercio dei mercanti fiorentini sembra essere stato poco più che trascurabile³⁴.

La 'rotta di Ponente' secondo i Fiorentini

Il tragitto d'andata della 'rotta di Ponente', dal Mediterraneo al mare del Nord, era abbastanza standardizzato. A est di Genova, i suoi scali di

³⁰ *Ibidem*, 509959, 509919, 308918, 308922: *dottare* significa *temere*.

³¹ *Ibidem*, 1000615, 311749, 602949, 308922, 308924, 509993. A questi aggiungiamo i 110 uomini a bordo della nave catalana di Gerardo de Doni e i 70 su quella di Jean Boton di Marsiglia, a Sluis nel 1404, che «non arebo da temere di 4 gienovesi armate»: *ibidem*, 10003. Il ritorno di Jean Boton, «patrono audace, specialista delle grandi traversate», è testimoniato da un notaio marsigliese nel febbraio 1406: BARATIER - REYNAUD 1951, p. 298.

³² LANE 1983, p. 158.

³³ TENENTI - VIVANTI 1961, pp. 83-86; FOSCARI 2012, pp. 45-49.

³⁴ Le galere veneziane, ad esempio, non vennero citate dal 1388 al 1393 e nel 1396. In due soli casi, nel 1401 e nel 1410, si parlava di lana inglese caricata su di esse e nel 1409 di stagno: ASPo, *Datini*, 700709, 703045, 703068, 703070. A Sluis vi si imbarcavano talvolta panni fiamminghi, ma ciò avvenne due sole volte a Southampton per panni inglesi: *ibidem*, 1101666, 1000629, 800511, 118452, 702992, 417767.

partenza erano Alessandria d'Egitto, la *Siria* (cioè Beirut) e la *Romania* (cioè i territori genovesi sottratti all'Impero Bizantino, in particolare Chio). Altre soste potevano aver luogo a Creta o a Napoli per caricare vino³⁵. Giunte nel Mediterraneo occidentale, di solito le imbarcazioni genovesi procedevano verso la costa spagnola, mentre un altro braccio della rotta iniziava nella capitale ligure e poteva toccare Marsiglia. I porti spagnoli richiesti dai noleggiatori fiorentini, ma normalmente poco frequentati dai Genovesi, erano la Catalogna (*Chatalongna*), Maiorca (*Maiolicha*), soprattutto Valencia, e Alicante (la *Chantera*)³⁶. Seguivano quindi gli approdi più consueti: Málaga (*Malicha*), Cadice (*Chadisi*) e Siviglia (*Sibilia*), o meglio il suo avamposto Sanlúcar de Barrameda³⁷. Una volta in pieno oceano si costeggiava la costa portoghese e, giunti all'estremità della Galizia, ci si volgeva in alto mare sino all'isola di Ouessant (*Uscenti*), donde si piegava a nord-est per entrare nella Manica (*il Chanale* o *i Chanali*)³⁸. I capolinea erano situati nel porto inglese di Southampton (*Antona* o *Suantona*) e in quello fiammingo di Sluis (*le Schiuse*), collegato a Bruges da un canale. A differenza di quanto si ricava dalla documentazione doganale inglese e da quella notarile ligure, una sosta a Sandwich (*Sanduccio* o *Sanduiccio*), luogo abituale di incontro per le galee veneziane della *muda*, sembra essere avvenuta una sola volta³⁹.

³⁵ Per gli scali in andata, ad esempio, cfr. *ibidem*, 1000424, 602946, 602950, 509944, 118487, 702983, 702984, 702986, 702998, 703002.

³⁶ Tralasciando Valencia, molto citata, gli altri scali sono menzionati *ibidem*, 509865, 509899, 702971, 703021, 118060. Spesso il ramo della rotta proveniente da Levante procedeva nel canale di Sicilia verso la Spagna senza risalire a Genova. Questa eventualità, non interessante per i Fiorentini, è ricordata a proposito del ritorno da Sluis di due navi genovesi nel 1402, che « in Levante ne vanno senza pore a Genova »: *ibidem*, 509941.

³⁷ *Ibidem*, 313013, 1000594, 313039, 602946, 509911, 509912, 308926, 9996, 118453, 118455, 118487, 702951, 702983, 702984, 702986, 703020, 703021, 703023, 118067.

³⁸ Un approdo a Lisbona nel 1407 fu causato dalla necessità di sfuggire a una tempesta. Nel 1411 la città portoghese era nominata forse non come luogo di sosta, ma come centro informativo: *ibidem*, 118487, 118067. I riferimenti a « que' mari di Portoghallo » o alla *Gbalizia* erano solitamente adoperati dai marinai di vascelli minori giunti al Nord per segnalare la posizione di grandi imbarcazioni genovesi incontrate durante la navigazione e lasciate indietro: *ibidem*, 1000601, 702951, 702993, 703066.

³⁹ Nell'agosto 1393 la nave di Raffaele Marabotto, salpata da Southampton per Genova, caricò a Sandwich undici balle di panni: *ibidem*, 313005. L'intero viaggio dal Levante al mare del Nord, circa 2.400 miglia marine, poteva durare molto a lungo: nel maggio 1408 si scriveva da Sluis che « a di XXIII^o di questo giunse qui Francescho Spinola, che viene di Levante e che uno lungho viaggio à fatto a stare X mesi in chamino »: *ibidem*, 702994.

La navigazione atlantica, tuttavia, non si limitava sempre ai soli capolinea. Forse per mettere a frutto i tempi morti nell'attesa delle merci, e quindi per migliorare i risultati economici procacciandosi noli supplementari, i Genovesi non disdegnavano di intraprendere talvolta brevi viaggi di andata e ritorno al servizio dei mercati locali. Nel dicembre 1407, ad esempio, Bernabò Dentuto lasciò Sluis per andare in Biscaglia a caricare ferro⁴⁰. Nel giugno 1408 Pietro Nattone tornava a Southampton da La Rochelle, noto porto vinicolo. Partendo da Sluis, lo stesso viaggio fu effettuato da Federico Aicardo e Damiano Montaldo nel 1409 e nel 1410⁴¹. Interessanti e non casuali, infine, sembrano essere stati i rapporti con lo scalo normanno di Harfleur (*Ariflore* o *Arifiori*). Sul finire del 1400 Stefano Ghisolfi vi si fece costruire una nave, con la quale poi si diresse a Southampton. Nel 1403 alcune imbarcazioni genovesi vi si rifugiarono per sfuggire a un attacco di corsari inglesi. Nel 1404 si prevedeva vi approdasse il vascello di Nicolò da Moneglia, che ne aveva sequestrato uno veneziano e temeva quindi complicazioni in Inghilterra. Nel 1409 la nave di Angelo Di Negro giungeva a Southampton dal Levante e « pare andrà in Arifiori a discharicare »⁴².

Sulla via del ritorno verso il Mediterraneo restavano complessivamente immutati gli scali spagnoli e quelli del Levante. Ma era nel Tirreno che la 'rotta di Ponente' subiva l'influenza dei Fiorentini. I panni, e soprattutto la lana, erano destinati alle botteghe dei lanaioli toscani, e si cercava di farli arrivare il più vicino possibile ad esse. Genova, è vero, manteneva il primato come porto di arrivo, segno che gli interessi dei Fiorentini non erano in grado di modificarne più di tanto l'organizzazione. Ma emergeva anche una serie di porti e approdi toscani, quasi ignoti alle fonti liguri medievali, e certo difficilmente accostabili al grande commercio internazionale:

⁴⁰ *Ibidem*, 702977, 702978. Per viaggi analoghi di fonte genovese cfr. DOEHAERD - KERREMANS 1952, nn. 204, 264, 265, 277. Sul commercio del ferro basco nel Medioevo cfr. ORELLA UNZUÉ 2016, pp. 161-166.

⁴¹ ASPo, *Datini*, 702998, 703032, 118058. Per viaggi analoghi di fonte genovese cfr. DOEHAERD - KERREMANS 1952, nn. 87-88, 105, 460, 579-581, 633-634, 640, 660, 714, 748; CRAEYBECKX 1958, pp. 168-170. È curioso il fatto che Pietro Nattone, membro di una importante famiglia savonese attiva fra XIV e XV secolo, sia sempre chiamato *Nottone* nelle lettere datiniane.

⁴² ASPo, *Datini*, 311774, 311777, 509942, 509869, 703021. Su altri scali ad Harfleur in documenti genovesi cfr. DOEHAERD - KERREMANS 1952, nn. 637, 639.

| | |
|---|---|
| Genova | 48 |
| Porto Pisano | 12 (comprese cinque navi non genovesi) |
| Savona, Genova, Motrone o Porto Pisano | 7 (comprese cinque navi non genovesi) |
| Motrone | 3 ⁴³ |
| Savona, Genova o Porto Pisano | 3 |
| Piombino | 2 |
| Genova o Porto Pisano | 2 |
| Portovenere | 1 (una nave non genovese) |
| Porto Pisano, Piombino o Talamone | 1 (una nave non genovese) ⁴⁴ . |

Quando gli scali erano rappresentati da un ventaglio di opzioni, alla fine, probabilmente, se ne sceglieva uno solo. Nel 1399, ad esempio, Luigi Camilla e Pietro d'Allegro, patroni di due navi reduci da Alessandria, si erano accordati con i Fiorentini a Southampton per trasportare lana a Savona, Portovenere, Motrone o Porto Pisano; ma i corrispondenti datiniani avvertivano: «E ragionate a Mutrone andranno a discharicare»⁴⁵. In qualche caso, tuttavia, i noleggiatori fiorentini si tutelavano contro le future decisioni del patrono. Nel 1396, a proposito del contratto stipulato con il genovese Ostiano Basso per imbarcare lana e pelli verso Porto Pisano, i corrispondenti da Londra scrivevano a quelli genovesi che

« in caso e' vuogli andare a Gienova prima c'a Pisa, che de' vi possa andare, si veramente in che, quando costà sarà giunto, e' debbe di costà portare a Pisa la roba colla sua nave a

⁴³ Altri due noli di navi veneziane dall'Inghilterra a Motrone furono annullati per sopraggiunte tensioni politiche locali, nel 1397 «per le novità di nostro paese», nel 1400 «per chagione delle novelle di Luccha»: ASPo, *Datini*, 800888, 313041, 311769, 311770, 311771.

⁴⁴ Porto Pisano si trovava all'interno di un vasto golfo palustre in cui sfociavano l'Arno e il Serchio, oggi occupato da terreni agricoli e riserve naturali, già soggetto ad insabbiamento nel tardo Medioevo e la cui bonifica sarebbe stata completata all'inizio del secolo scorso. Esso si estendeva da Migliarino a Calambrone (attuale sobborgo nord di Livorno) ed era protetto da una serie di torri e moli a palizzata. Motrone di Versilia fa oggi parte di Marina di Pietrasanta al confine con Lido di Camaiore, dove sbocca al mare il fosso Motrone, che raccoglie le acque provenienti dalle vicine colline fra Pietrasanta e Camaiore. Già porto del comune di Lucca, era usato da Firenze in alternativa a Pisa, insieme con Piombino (retto dalla signoria autonoma degli Appiano) e con Talamone (in territorio senese): MALLETT 1967, pp. 8-17; MELIS 1985b, pp. 72-73; MELIS 1985d, pp. 123-134; SORDINI 2000, pp. 203-220.

⁴⁵ ASPo, *Datini*, 602949.

tutte sue spese e, in caso ch'elley non volesse portare la detta roba da Genova a Pisa con la sua nave, si lla debbe fare portare per l'º navile tale e sifatto che piaccia a chi sarà costà per noi, che sarete voi, e debbe farlla portare a hongni sua spesa ».

Forse a scanso di equivoci, nel 1406 Francesco Doria

« essi achordato con tutti que' nostri Fiorentini a portare le nuove lane ed à promesso porre a Pionbino senza fare schala in n(i)uno altro luogho »⁴⁶.

Le merci del Sud verso l'isola

Il 19 maggio 1400 i corrispondenti da Bruges scrivevano alla filiale barcellonese: « Sono giunte in Inghilterra 9 navi genovesi con spezie e alumi e vini, venghono de Levante ». Il 13 maggio 1403, invece, una lettera da Londra a Firenze parlava di « 5 navi e 2 characche di Gienovesi veniano di Levante, chariche il forte alumi, alchune spezie e oli »⁴⁷. Queste due notizie da un lato enfatizzano l'importanza del commercio orientale genovese, capace di mettere in mare intere flottiglie da Alessandria d'Egitto, Beirut, Chio o Pera sino all'Inghilterra e alle Fiandre⁴⁸. Dall'altro lato essi ci elencano, seppure sommariamente, i principali carichi che percorrevano le circa 3.400 miglia marine della 'rotta di Ponente': innanzitutto le spezie (« il forte pepe e geng(i)ovi », soprattutto pepe e zenzero, si scrive nel 1407⁴⁹) e l'allume delle miniere di Focea, quindi il vino (*malvagia* o malvasia e *romania*, il *rumney* o *romney* delle fonti inglesi, anch'esso una bevanda dolce di origine greca⁵⁰). A questi possiamo aggiungere il cotone, seppure certo in minori quantità rispetto a quello consegnato alle manifatture fustagnere dell'Italia settentrionale e della Germania meridionale.

⁴⁶ *Ibidem*, 313038, 118469.

⁴⁷ *Ibidem*, 118575, 509941. Sull'argomento di questo paragrafo resta fondamentale il saggio di CHIAPPA MAURI 1973, pp. 571-612; cfr. anche FOSCARI 2012, p. 69.

⁴⁸ ASHTOR 1978, pp. 391-432; BALARD 1978, pp. 717-784.

⁴⁹ ASPo, *Datini*, 118486.

⁵⁰ COBB 1990, pp. 360, 544. Contrariamente a quanto si potrebbe credere, il trasporto della malvasia non era monopolio veneziano. Al contrario, le nostre lettere lo citano fra i carichi delle navi genovesi a partire dal giugno 1408, quando « è giunto in Antona Anbruog(i) o Ardimento e Paghanino da Biascia, che vemghono (*sic*) di Chandia cholle malvage »: ASPo, *Datini*, 702998, 703002, 703046, 703048. Trasporti su navi veneziane sono invece citati *ibidem* 703067 e 703069.

Ma gli *oli* del 1403 non erano quasi certamente di origine medio-orientale. Erano stati invece imbarcati in Spagna, dove convergevano i due rami della ‘rotta di Ponente’, quello più lungo proveniente dal Levante e quello più breve proveniente da Genova. Un esempio paradigmatico è quello della nave di Giuliano Centurione nel 1406, «che viene da Sibilìa charicha d’oli e sapone»⁵¹. L’olio d’oliva andaluso (e non solo) era naturalmente un componente del sapone, ed entrambi venivano utilizzati nelle prime delicate fasi della manifattura tessile (lavaggio e cardatura)⁵². La fertile agricoltura della Spagna meridionale, con le sue *huertas* rigogliose, contribuiva anche in altri modi ai carichi delle navi genovesi dirette in Inghilterra. Soprattutto con la frutta di Málaga («fruta di Malicha») e, a partire dal 1406, con quella di Alicante («della Chantera»), anche se non dimentichiamo che una parte consistente di essa veniva imbarcata a Valencia. Ne facevano parte, in ordine di frequenza nelle citazioni delle nostre lettere, mandorle (spesso oggetto di spedizioni dedicate), vino, cumino, cannella, *zafiore* (varietà di zafferano usata come colorante rosso), uva passa o zibibbo, zucchero, anice, datteri, fichi e zafferano⁵³. A questi si aggiungeva il prodotto forse più pregiato dell’agricoltura valenciana: il riso, imbarcato con frequenza e su cui si appuntava l’attenzione degli agenti della Compagnia⁵⁴. Senza dimenticare la grana, spagnola ma anche barbaresca, derivata dal parassita *kermes* o cocciniglia essiccato e polverizzato: basta pensare, riferendoci a nazioni produttrici di tessili, che i «panni in grana», sostituiti dei più antichi porpora, erano i tessuti più pregiati sul mercato.

Complice certo l’interesse diretto dei Fiorentini, che attraverso il Fondo datiniano di Valencia partecipavano attivamente a questi commerci, ben più di Siviglia e prima della fortuna di Cadice, è proprio Valencia ad imporsi nelle nostre lettere come il principale scalo spagnolo negli anni di passaggio

⁵¹ *Ibidem*, 118453, 118454, 118455.

⁵² MUNRO 2007, p. 107.

⁵³ Sugli interessi, quasi monopolistici, dei Genovesi nella coltivazione e spedizione della frutta nel regno moresco di Granada (di cui Málaga faceva parte) e sulle loro analoghe attività a Valencia cfr. GUIRAL-HADZHIOSIF 1986, pp. 319-329; HINOJOSA MONTALVO 1986, pp. 156-159; FÁBREGAS GARCÍA 2006; FÁBREGAS GARCÍA 2012-2014; BASSO 2016. Non erano tuttavia solo navi genovesi ad occuparsi del trasporto: come già accennato in precedenza, una piccola flottiglia di *bargie* noleggiate dai mercanti fiorentini Aldobrandini, ad esempio, faceva la spola fra Valencia e il Nord, talvolta coadiuvata da vascelli catalani, castigliani o baschi.

⁵⁴ Ne erano state caricate 100 balle, ad esempio, sulla nave di Urbano Centurione, naufragata nella Manica nel giugno 1409: ASPo, *Datini*, 703023.

fra Tre e Quattrocento⁵⁵. Di pari passo, sulle sue merci si concentravano le cure dei corrispondenti nel Nord, attenti a mantenere un equilibrio vantaggioso fra domanda e offerta e ad intercettarne correttamente le stagionalità. Da un lato così, nel marzo 1406, attendendo l'arrivo nelle Fiandre di due navi genovesi, si informavano i Datiniani in Spagna che

« sarete avisati che chondizione aranno le chose portano di Valenza, ché pensiamo mandorlle e risi e grane si venderanno bene, perché di qua non ne resta. Ma chomino fa la mala fine, ché ogni di bassa di pregio, per esserne tanto venuto di più luoghi »⁵⁶.

Dall'altro lato si palesava che la frutta spagnola era particolarmente richiesta fra Natale e la Quaresima, a patto naturalmente di non saturarne il mercato. Nel gennaio 1409, a proposito di due navi appena giunte a Sluis, i soci da Bruges scrivevano che

« charicharono ... alla Chantera di quelle frutte e i risi e mandorlle e anisi e zafiore si vendono e sono quasi tutti venduti, ma quello zib[ib]bo no, perché lo tenghono alto di preg(i)o ».

Ma, solo un mese dopo, la previsione ottimistica si era già mutata in un rendiconto negativo:

« La frutta della Chantera fu troppa quella venne questo anno, e infine l'anno tutta venduta a gr. XIII lo sportino, che di chapitale ne perdono; ma, se lla metà ne fosse venuta, molto magg(i)ore preg(i)o n'arebbe avuto »⁵⁷.

Un'operazione in perdita, dunque. Ma, in caso di successo, i guadagni potevano essere clamorosi ed avrebbero anche eliminato la concorrenza dei prodotti maghrebini (del *Gharbo*). Nel dicembre 1409, sempre a Bruges, si trepidava per la nave di Raffaele Squarciafico in ritardo nel suo viaggio dal Mediterraneo:

⁵⁵ Così almeno appare, considerando le numerose imbarcazioni genovesi che vi si arrestavano durante le loro rotte verso il Nord: *ibidem*, 509861, 509895, 517791, 118438, 517792, 118445, 118469, 118473, 118477, 118479, 702951, 703008, 703020, 703022, 703023, 703027, 703066. In più, altre navi genovesi giunte nei porti anglo-fiamminghi facevano di Valencia la meta esclusiva di brevi viaggi di andata e ritorno, solo per rifornirsi di frutta: così Paolo Italiano nel 1406 (702971, 702974, 702976), Nicolò Imperiale nel 1408 (703004, 703008, 703009, 703011), ancora Paolo Italiano nel 1410 (703060, 703063, 703064, 118058, 118060) e nel 1411 (118068).

⁵⁶ *Ibidem*, 118438.

⁵⁷ *Ibidem*, 703015, 703016.

« Se quella frutta della Chantera g(i)ungie di qua salva, più di 150 per cento ne guadagneremmo, perché di quella del Gharbo viene pochà per essere più chara, che non si vale nel Gharbo 60 per cento ».

Si tratta probabilmente di quella stessa merce della quale, un mese prima, si scriveva: « Se quella frutta della Chantera g(i)ungie davanti Quaresima, ne radoppieranno i danari »⁵⁸.

Ecco così spiegata l'impazienza con cui si attendevano certi carichi, come quello di Paolo Italiano nel gennaio 1407:

« Se Polo Italiano g(i)ungiesse tosto chon quella frutta della Chantera la venderanno bene, ma se indug(i)a che nella Quaresima s'entri non varanno poi la metà ».

E invece, passato un mese, l'affare era sfumato e si era anzi tramutato in scacco:

« Di Polo Italiano non si sente anchora nulla, e troppo soprasta omai perché *siano* in sulla Quaresima, ché, dove fosse venuto tosto, arebbono venduto quella frutta quello n'avessono domandato, dove omai non varrà la metà »⁵⁹.

L'importanza decisiva degli scali spagnoli sulla 'rotta di Ponente' è confermata da una rara lista di carico della nave genovese di Alberto o Uberto *da Rusciano*, presente a Southampton nel dicembre 1394 e giunta a Genova il 12 ottobre 1395. A parte la robbia fiamminga, la lana, lo stagno e forse il pellame (*chuoia*) inglesi, il resto del suo carico di ritorno è di chiara origine spagnola⁶⁰:

« Porto di nave d'Uberto da Rusciano e Lione Usodimare, viene d'Inghilterra e di Spagna, giunse a Genova a dì 12 d'ottobre 1395:

| | |
|-----------------------|---------------|
| + zuccheri | casse 70; |
| + polveri | casse 32; |
| + zuccheri | file 99; |
| + pani | balle 64; |
| + robia | pondi 103; |
| + lane | pocche 235; |
| + stagno | pezzi 95; |
| + montoni e cordovani | balle 47; |
| + tonina | giare 361; |
| + chuoia | trache 232 ». |

⁵⁸ *Ibidem*, 703046, 703047.

⁵⁹ *Ibidem*, 118481, 118482.

⁶⁰ *Ibidem*, 313021, 104897.

Restano infine da menzionare, relegate ai margini a causa del disinteresse dei Fiorentini, le merci provenienti dall'Italia: i « vini greci », napoletani e pugliesi, i vini liguri e soprattutto il guado, che nel Quattrocento avrebbe riempito le stive di molte navi genovesi dirette in Inghilterra e che qui, invece, conta non poche ma comunque generiche citazioni⁶¹. Ma forse, al di là dell'indifferenza dei Fiorentini, il grande ciclo del guado 'padano' destinato ai porti di Genova e di Savona non era ancora iniziato⁶².

Così, a mo' di conclusione di questa breve disamina, possiamo citare una lettera del febbraio 1408, nella quale si informavano i soci di Barcellona che

« III navili genovesi g(i)unsono più di fa in Antona, c(i)òe Lionardo Spinola che porta la frutta di Malicha e Ghabriello Inperiale che viene da Sibilia charicho di vini ed oli e di saponi, e più una nave che viene da Napoli charicha di vini greci »⁶³.

Le merci inglesi verso il Mediterraneo

Lana, panni, pelli e stagno: sono questi i prodotti che i dipendenti della Compagnia Datini imbarcano a Southampton sulle navi genovesi. Il che, in verità, non costituisce un fatto per nulla nuovo, ma conferma le consolidate conoscenze sul commercio inglese dell'epoca⁶⁴.

Francesco di Balduccio Pegolotti, che fra gli anni Trenta e Quaranta del Trecento scrisse una famosa *Pratica della mercatura*, elencava ben 187 abbazie inglesi produttrici di lane pregiate nei loro vasti latifondi coltivati a pascolo⁶⁵. Nel 1442 Giovanni di Antonio da Uzzano, in un'opera omonima,

⁶¹ *Ibidem*, 415392, 415393, 415394, 415395, 415396, 415404, 415419. In realtà nel 1399 la nave genovese di Lorenzo Bandinella trasportò a Sluis un carico di 47 *pondi* di guado per conto della filiale Datini del capoluogo ligure, che furono poi venduti a drappieri fiamminghi. Nel marzo 1400, da Bruges, si scriveva di « guadi baratati a pani di grana e altri panni bianchi ». Nell'ottobre 1401 i corrispondenti londinesi caricarono sulla nave di Pietro d'Allegro diretta a Genova « una baletta di panni di nostro amicho », consigliando di venderla o « a baratare a ghua di lonbardi buoni e mandarli ... in sul primo buono pasagio »: *ibidem*, 415413, 416467.

⁶² Sull'argomento, e relativa bibliografia, cfr. NICOLINI 2007a, pp. 220-236.

⁶³ ASPo, *Datini*, 702986.

⁶⁴ Per documentazione e bibliografia cfr. NICOLINI 2007a, pp. 236-239 e 256-260; cfr. anche TOGNETTI 2009, pp. 14-21; FOSCARI 2012, p. 70.

⁶⁵ Di esse 68 erano « Magioni dell'Ordine di Cestello » (Cistercensi), 42 « Magioni dell'Ordine di Promustieri » (Premostratesi), 20 « Nonnarie di Dame » (Monasteri femminili, *Nunneries*), 57 « Magioni d'Ordine Nero » (Agostiniani): BALDUCCI PEGOLOTTI 1936, pp. 260-269.

registrava l'origine di solo sette varietà, se non sei⁶⁶. Il numero di quelle citate nelle nostre lettere è anche inferiore.

Al di là della diversa attenzione alle peculiarità merceologiche, questa assortita raccolta di fonti ripercorre il variare della produzione e del mercato lanieri nell'Inghilterra tardo-medievale. Quella che le galee genovesi andavano a caricare fra il 1307 e il 1309 sino ad Hull, più di 300 chilometri a nord di Londra, era la lana dello Yorkshire, allora la più pregiata e quindi la più cara. In quegli stessi anni dal porto di Boston, oltre 100 chilometri a sud di Hull, si imbarcavano gli altrettanto costosi velli del Lincolnshire, in particolare quelli raccolti nel Lindsey, la porzione più settentrionale della contea. Ma già nel 1317-1318 il 99% della lana acquistata dalla Compagnia fiorentina dei Bardi proveniva dal sud dell'isola e veniva raccolta nel porto di Southampton⁶⁷. Alle pecore a pelo corto, tipiche dei terreni poveri e delle brughiere del nord e ora delle Marches al confine con il Galles (nello Shropshire e nello Herefordshire), si andavano affiancando e mescolando quelle a pelo lungo, che popolavano i ricchi pascoli e le terre basse e paludose del mezzogiorno, in particolare sulle colline di Cotswold⁶⁸. Proprio queste ultime avrebbero finito per affermare, alla fine del Trecento e nel Quattrocento, il loro primato nella produzione insulare⁶⁹.

Anche se la sua origine era specificata solo in circa un caso su sei (per lo più si parlava genericamente di *lane* imbarcate a Southampton), la materia prima più ricercata dai fattori datiniani era proprio quella chiamata *Codisgualdo* o *Condisgualdo*, dalla regione delle Cotswold Hills o Cotswolds, situata nella contea di Gloucestershire e in parte nelle confinanti Oxfordshire, Warwickshire e Wiltshire, 150-200 chilometri ad ovest di Londra. Le lettere dei corrispondenti da Londra e da Bruges ci informano dettagliatamente sui loro viaggi compiuti nel mese di giugno alle fiere di *Boriforte* (Burford, nell'Oxfordshire) e a quelle di *Norleccio* (Northleach, nel Gloucestershire),

⁶⁶ Lane « di Bad(i)e, di Sirisestri, Codisgualdo, di Santa Caterina, di Sole, di Corona, di Marca mojana »: DA UZZANO 1766, p. 118. È peraltro da notare, ad esempio, che sotto la voce generica di *Condisgualdo* Pegolotti elencava cinque diverse abbazie.

⁶⁷ MUNRO 1979; LLOYD 1977, p. 140; BOLTON 1980, p. 195. Sui Genovesi a Hull cfr. NICOLINI 2007a, pp. 224, 291-292 e 318.

⁶⁸ POWER 1941, pp. 16-17; RYDER 1984, pp. 14-28.

⁶⁹ Sulla lana inglese a Firenze nel Trecento cfr. HOSHINO 1980, pp. 118-121.

dove iniziava la stagione degli acquisti della lana delle Cotswolds e si raccoglievano fondamentali informazioni sull'andamento dei prezzi⁷⁰.

In qualche raro caso, tuttavia, si ricorreva ad altre fonti di fibre pregiate. Nel 1392 due navi genovesi e una savonese caricavano 85 *pocche* di « lana di Marcia », altre 6 Pietro Nattone e 36 Bernabò Dentuto nel 1393⁷¹. Stefano Ghisolfi nel 1402 e Novello Lercari nel 1403 prendevano a bordo 23 *pocche* ciascuno provenienti da Cirencester Abbey, appartenente in realtà anch'essa alla regione delle Cotswolds, come ben sapevano gli stessi corrispondenti londinesi: « lane della Badia di Sirisestri, la sechonda Badia più fine e migliore di Chodisghualdo, e non tenghono quasi moiana »⁷². Nel settembre 1404, infine, constatata la penuria di fibre non solo nelle Cotswolds ma in tutta l'isola, si decise di tornare agli antichi rifornimenti di Lindsey, nel Lincolnshire. Francesco Tornabuoni e Piero Cambini, i due corrispondenti da Bruges, mostrarono buona memoria storica al riguardo:

⁷⁰ Due esempi del giugno-luglio 1403: « È suto Piero nostro alle fiere, cioè a Boriforte, e dicie essere suta buona e bella fiera d'assai lane, sono quest'anno bellissime e chiare e n'escono migliori non estimavano, ma elle tengono de moiane assai per lo molto bestiame che ivi morì l'anno passato, che v'anno messe pechore assai d'altri paesi che per lo primo anno non è chome buono Contisghualdo e per nostrali ci s'è levato circha a sacchi 120, e 'l resto fu subito levato da drappieri di Bristo e di Londra e altri, e simile da paesani per fare le pile » (ASPo, *Datini*, 308927); « Fu Piero nostro alle fiere, e chome ne si scrisse a Boriforte valsono marchi XI le buone, e fu buona fiera, e assai lane rachol[...].nsi per nostrali, da sacchi 120 in 130. A Norleccio valsono XI ½ le buone, e per nostrali non vi si fornì quasi niente e furono poche lane, e a l'una fiera e a l'altra per paesani furono bene richolte alchune e drappieri per drappare, ma il forte furon levate per quelli che fanno le pile. Son quest'anno belle lane e chiare, ma ttenghono di moiane assai a chi non se ne fa ghurdare. E questo avviene per la mortalità dell'anno passato delle pechore, che sse ne sono riforniti d'altri paesi, e anchora non vi sono affinite. Raxone le Badie andranno all'avenate e alle pile marchi XI in XII, sechondo siano buone e anche sechondo che ci arà chonperatori, che aprendosi il passo ci arebono rich(i)esta » (*ibidem*, 308928). « Piero nostro » è probabilmente Piero Cambini, uno dei corrispondenti da Londra. Come scriveva Pegolotti, fra le lane inglesi si distinguevano « la miglore che si dice buona, e mezzana che si dice moiana, e la meno buona che si dice locchi » (dall'inglese *lock*, ciocca). Le lane *cogliette* (*collected*) erano raccolte su di una certa area o distretto, di solito presso un'abbazia, per essere vendute all'ingrosso. Le lane *di magione* erano prodotte sul territorio stesso dell'abbazia, o *badia*. Oltre che alle fiere, ma a prezzi un po' più alti, la lana si poteva comprare anche alle *pile*, luoghi di raccolta gestiti da intermediari locali, o direttamente alle abbazie: BALDUCCI PEGOLOTTI 1936, pp. 258, 421; GUIDI BRUSCOLI 2010, p. 418. Sugli anglicismi contenuti in questa nota (*cogliette*, *locchi*, *moiane*) cfr. TIDDEMAN 2016, 2, pp. 308-311, 355-358 e 372-374. I prezzi della lana erano indicati in marchi per sacco; un marco, moneta di conto, equivaleva a due terzi di sterlina, cioè 13 scellini e 8 *penne*.

⁷¹ ASPo, *Datini*, 312993, 312998, 313001.

⁷² *Ibidem*, 308922-308926.

«Noi, vegiando questa charestia in Chonisgualdo e tutte altre lane d'Inghilterra in viltà, a Domenico nostro deliberata di farne l^a parte di lane di Lindisea, le quali sono finissime lane e già antichamente non s'usava altro di chostà»⁷³.

Secondo Ronald Edward Zupko il peso del sacco di lana medievale inglese è standardizzato in 346 libbre o 52 *cloves*, pari a 165,107 kg⁷⁴. Ma al momento dell'imbarco la documentazione datiniana computa invece le quantità di lana (acquistate alle fiere in sacchi) per lo più in *pocche*, parola che è unanimemente ritenuta derivare dal Middle English *poke*, «grossa borsa o sacco, specialmente di lana grezza». Purtroppo però, a differenza del quasi omonimo *poket* o *pokett*, non si conosce il peso del *poke*⁷⁵. Ci siamo allora rivolti ai registri doganali di Southampton, dove, prima di essere del tutto sostituito dal *sack*, il *poke* era in uso accanto ad esso sul finire del XIV secolo. Ebbene, da una dozzina di dati, risalenti agli anni fra il 1379 e il 1388, si evince che un sacco equivale a circa 1,69 *pokes*⁷⁶. Secondo due lettere della nostra corrispondenza da Londra, datate entrambe dicembre 1388, al momento dei controlli doganali a Southampton «poche VII di fine lana cogletta di Condisgualdo ... pesarono alla costuma del re sacchi IIII lib. XII ½»⁷⁷. Un sacco corrisponde dunque a 1,7 *pokes*, in perfetto accordo con le fonti inglesi.

Il dato così acquisito ci permette di valutare più correttamente l'impatto dell'organizzazione datiniana sul totale delle esportazioni inglesi. Secondo Eleanor Mary Carus-Wilson e Olive Coleman, che oltre mezzo secolo fa hanno compilato accurate e ponderose tabelle delle esportazioni di lana e panni nel tardo Medioevo inglese, fra il 1389-1390 e il 1408-1409, e considerando solo i conteggi presumibilmente completi, gli *alienigene* (cioè gli stranieri, essenzialmente gli Italiani) esportarono in media dall'isola 1.471 sacchi di lana all'anno, pari quindi a circa 2.500 *pokes*⁷⁸. Acquistano così assoluto rilievo le

⁷³ *Ibidem*, 10001. «Domenico nostro» è Domenico Cambini, socio di Tornabuoni a Londra.

⁷⁴ ZUPKO 1968, p. 149. CARUS-WILSON - COLEMAN 1963, p. 13, propendono invece per 360 libbre.

⁷⁵ *Ibidem*, pp. 130, 131. Su *poke* cfr. TIDDEMAN 2016, 2, pp. 389-391.

⁷⁶ TNA, E122/138/2 e E122/138/16, *passim*. Gli estremi sono 1,8 e 1,63. Nel 1330-1331, invece, un sacco equivaleva a 3,5 *pokes*: *ibidem*, E122/37/1 e E122/37/2.

⁷⁷ ASPo, *Datini*, 800629, 507529. Analogo il riferimento contenuto in una lettera da Londra del marzo 1400: «Inpacchamo a Suantona le lane per voi conprate quest'anno, che furono sacchi 14 lib. 36 per lo peso di paese, de le qua' faciamo pocche XXVI»: *ibidem*, 509964.

⁷⁸ CARUS-WILSON - COLEMAN 1963, pp. 53-56.

2.012 *pocche* imbarcate nel maggio 1400 sulle tre navi di Paganino *da Biassa*, Luigi Camilla e Pietro d'Allegro e le 2.000 prese a bordo da Gabriele Grillo e Pietro Scorzuto nell'aprile 1398⁷⁹. Comprendiamo altresì perché le 1.941 *pocche* trasportate nel marzo 1407 dal solo Francesco Doria rendessero la sua imbarcazione « delle più ricche navi uscisse d'Inghilterra »⁸⁰.

Carichi di imbarcazioni genovesi in partenza da Southampton, ricavati dalla corrispondenza dell'Archivio Datini.

| data | imbarcazione e patrono | carico | codice |
|-----------|--|--|------------------------|
| apr. 1393 | nave, Giglio Di Negro | lana <i>pocche</i> 800 | 405706 |
| apr. 1398 | nave, Gabriele Grillo nave, Pietro Scorzuto | lana <i>pocche</i> 2000 panni balloni 250 stagno pezzi 9 | 1000683 |
| mag. 1400 | nave, Paganino <i>da Biassa</i> nave, Luigi Camilla nave, Pietro d'Allegro | lana <i>pocche</i> 2012 panni balle 271 stagno pezzi 404 pelli balle 9 | 509970 |
| nov. 1400 | caracca, Novello Lercari caracca, Bernabò Dentuto | lana <i>pocche</i> 600 panni balle 100 | 311770 |
| lug. 1401 | caracca, Teramo Centurione | lana <i>pocche</i> 315 panni balle 208 stagno pezzi 66 pelli balle 2 | 509984 |
| lug. 1401 | caracca, Piero d'Allegro | lana <i>pocche</i> 338 panni balle 215 stagno pezzi 564 | 509984 |
| mag. 1402 | nave, Paganino de Biassa nave, Nicolò Andrea Lomellini nave, Giuliano Demari | lana <i>pocche</i> 1768 panni balle e ballette 412 stagno pezzi 192 stagno lavorato barili 26 | 308917 509989 |
| gen. 1403 | nave, Novello Lercari | lana <i>pocche</i> 800 panni ? | 308924 509993 |
| dic. 1403 | caracca, Raffaele Squarciafico caracca, Pietro Centurione | lana <i>pocche</i> 1770 panni 339 fardelli 105 stagno pezzi 521 | 9991 9992 509949 |

⁷⁹ ASPo, *Datini*, 509970, 1000683.

⁸⁰ *Ibidem*, 118487.

| data | imbarcazione e patrono | carico | codice |
|-----------|--|---|------------------|
| nov. 1404 | nave, Francesco Vacca | lana sacchi 300 circa | 9995 |
| mar. 1406 | nave, Pietro Natton | lana sacchi 700/800 | 517792 |
| mar. 1407 | caracca, Francesco Doria | lana <i>pocche</i> 1941 panni balloni 93, balle 42 e fardelli 21 stagno in verghe pezzi 19 pelli balle 8 | 118487 |
| set. 1407 | nave, Battista Lomellini | lana balle 70 panni balloni 15 | 702971 |
| dic. 1407 | nave, Alberto Cicogna | lana sacchi 320 panni balle 110 fardelli 30 stagno <i>alquanti</i> | 702978 |
| giu. 1408 | nave, Francesco Fatinanti nave, Piero d'Allegro | lana <i>pocche</i> 1400 panni balle 400 pezze 250 stagno lavorato tinelli 34 | 702997 |
| ott. 1408 | nave, Francesco Spinola | lana balle 646 panni balle e balloni 125 pelli balle <i>alchune</i> stagno <i>alchuni</i> | 703007 703008 |
| nov. 1409 | nave, Paganino <i>da Biassa</i> nave, Baliano Pinelli nave, Francesco d'Asti | lana <i>pocche</i> 324 panni balloni 75 fardelli 23 pelli balle 10 stagno <i>alchuni</i> | 703046 |

In sede di valutazione, inoltre, va considerato che non tutta la lana di cui ci parlano i nostri corrispondenti era destinata a mercanti toscani⁸¹. In secondo luogo, la Compagnia Datini non controllava naturalmente tutte le esportazioni di lana verso il Mediterraneo⁸². In terzo luogo, le dimensioni e

⁸¹ Nel novembre 1403, a proposito delle fiere nelle Cotswolds, si scriveva: « con tutta questa levata non ci troviamo i nostrali per costi oltre a 600 in 700 saccha, che l' salsà 2400 ci è n' a per Lombardia »: *ibidem*, 9991. Stesso discorso, naturalmente, anche per i trasporti navali: nel 1403 Francesco Vacca caricò 130 *pocche* « quasi tutte per Lombardia », altre tre navi genovesi 1.200-1.250 *pocche* per i Fiorentini e 450-500 per i Milanese, Aragone Doria 300 per i primi e 250 per i secondi. Nel 1403 Novello Lercari trasportò 450 *pocche* di Fiorentini, 240 di Milanese e 110 di Genovesi. Nel 1404 due caracche presero a bordo 1.400 *pocche* di Fiorentini e 400 di Milanese: *ibidem*, 308916, 308917, 308921, 509993, 9992, 509949, 508039.

⁸² Nel gennaio 1408 a cinque mercanti fiorentini e sette genovesi fu intestato l'imbarco a Southampton di 2.000 sacchi di lana, cioè 3.400 *pocche*. Nell'anno fiscale 1408-1409 i « mercatores alienigene de Florencia » furono tassati in Inghilterra per l'esportazione di 1.133 sacchi, cioè 1.926 *pocche*: TNA, E159/184, c. 163r (*recorda*, Hilary, 15) e E356/17, rot. 26v.

il peso dei panni fiorentini più comunemente prodotti in quel tempo non sono noti con precisione. Comunque, approssimando i dati con l'aiuto dei tessili inglesi e fiamminghi⁸³, possiamo valutare che con 2.000 *pocche* si tessessero circa 5.000 panni, un po' meno della metà della produzione annua fiorentina di quegli anni⁸⁴.

Malgrado le apparenze, le importazioni datiniane di panni inglesi erano abbastanza modeste. Innanzitutto, esse si limitavano principalmente a due prodotti, i « bianchetti di Guildiforte » (Guildford, Surrey) e gli « stretti di Sex » (contea dell'Essex), seguiti a distanza dai « Codisgualdo » e dai « larghi di Sex »⁸⁵. Inoltre, poiché gli aggettivi *stretti* e *bianchi* venivano talvolta attribuiti alternatamente anche ai Guilford e ai Cotswolds, è lecito pensare che la maggior parte degli acquisti riguardasse appunto i « panni stricti » o *streits*, tessuti leggeri e a buon mercato (anche in ragione del fatto che non erano tinti), lavorati su di un telaio singolo, il cui valore doganale equivaleva in Inghilterra a un quarto di un panno standard⁸⁶. Non si trattava certo di articoli destinati alle migliori botteghe fiorentine, ma probabilmente ai piccoli dettaglianti, secondo alcuni usati per confezionare scarpe. L'importazione di articoli di lusso era invece rara, e destinata a specifiche clientele⁸⁷.

⁸³ Un panno fiorentino era lungo circa 35 m e pesava attorno a 30 kg. Più note sono le misure dei *dickedinnen* fiamminghi e dei « panni de assiza » inglesi (panni standard, i *panni lungi*, oggi chiamati *broadcloths*), 21-22 m per 38-40 kg. In tal modo, con un sacco di lana (che conteneva i velli di 250 pecore) si tessevano 4,3 panni: BRIDBURY 1962, p. 32; CARUS-WILSON - COLEMAN 1963, p. 41; GRAY 1966, p. 13; BOLTON 1980, pp. 290-294; BRITNELL 1993, p. 102; MUNRO 1998, pp. 275-287; AMMANNATI 2008, p. 14.

⁸⁴ HOSHINO 1980, p. 200.

⁸⁵ A parte quelle generiche, pochissime altre citazioni riguardano panni di Londra, di Bristol e di *Clelforte* (forse Chelmsford, nell'Essex). Il toponimo *Guildiforte* presenta numerose varianti: *Chuidilforte*, *Ghilforte*, *Guinalforte*, *Ghuindilforte*, *Guyndilforte*. Insieme con i *Codisgualdi*, i « bianchetti di Guildiforte » o *Vilforte* furono menzionati anche da DA UZZANO 1766, pp. 120, 123.

⁸⁶ « Pro V peciis strictis continentibus unum pannum VI virgas curtum sine grano »: TNA, E122/127/18, c. 10v. TOGNETTI 2009, p. 51; GUIDI BRUSCOLI 2010, p. 421; GIAGNACOVO 2014, p. 57. Solo in due casi si parlava di « panni di guado d'ogni colore » e di « peze 6 di Sex stretti, la metà rosse e gli altri neri »: ASPo, *Datini*, 800627, 1101667.

⁸⁷ È il caso di « IIII° scarlate di Londra fini » e « III saie nere da vestire » nel 1399: *ibidem*, 1101668. Per quanto riguarda le esportazioni di pelli, ricordiamo le cinque balle dei fratelli Mannini imbarcate nel 1396 sulla nave di Ostiano Basso, comprendenti 3.250 « pelli mezane », 340 « passalarge » e 150 « pelli piccole », per un primo costo di ben 24.000 sterline: *ibidem*, 407459. Sull'anglicismo *passalarge* cfr. TIDDEMAN 2016, 2, pp. 379-380.

A partire dai cruciali anni Ottanta del Trecento, in cui l’Inghilterra cominciava ad esportare sempre meno lana e a produrre sempre più panni, a Firenze si guardava alla ‘grande industria’ tessile locale che stava dominando il mercato di lusso mediterraneo: non erano quindi i panni il prodotto inglese più ambito, bensì la lana, la materia prima più pregiata. Ben diverso, naturalmente, l’atteggiamento dei Genovesi, che già negli ultimi due ventenni del Trecento imbarcavano a Southampton migliaia di panni per un valore di migliaia di sterline, destinati ad essere distribuiti in tutto il Mediterraneo⁸⁸. Anche diverso era, probabilmente, l’atteggiamento dei Fiorentini verso i panni fiamminghi, che restavano il principale articolo delle esportazioni regionali. Ma essi venivano imbarcati a Sluis, e sfuggono quindi all’interesse specifico di questo saggio.

I ritmi lenti della navigazione

Chiunque abbia consultato, anche solo in piccola parte, la monumentale corrispondenza datiniana è rimasto affascinato dalla solida organizzazione che essa trasmette. Si è insistito in particolare sulla precoce intuizione dei mercanti toscani riguardo alla « rilevanza dell’informazione per la conduzione degli affari » e alla conseguente costituzione e sviluppo di « una complessa e articolata rete di scambi epistolari » volta a « controllare e dominare uno spazio economico enormemente dilatato », per cui « una conoscenza approfondita del mercato ... si traduceva nella capacità di impostare, predisporre e attuare scelte operative razionali »⁸⁹. Ma questa capacità di « agire in modo razionale sul mercato », di « prendere decisioni economiche ragionate » e « impostare programmi operativi » si scontrava ancora quotidianamente con arretratezze brutali, con impotenze scoraggianti. Più che appropriata, dunque, ci sembra la conclusione al riguardo di Francesco Guidi Bruscoli, secondo il quale « a fianco di grandi profitti, insomma, vi erano grandi rischi, che un flusso informativo così ricco poteva solo attenuare »⁹⁰.

⁸⁸ NICOLINI 2007a, pp. 237-238. Sulla cruciale svolta economica dell’Inghilterra di quegli anni, avviata a trasformarsi da grande esportatrice di lana a grande esportatrice di panni, cfr. FRYDE 1976, pp. 347-348; BOLTON 1980, pp. 290 e 294-295; FRYDE 1983, pp. 307-308; THOMSON 1983, p. 17; WALTON 1991.

⁸⁹ GIAGNACOVO 2009, pp. 166-167.

⁹⁰ GUIDI BRUSCOLI 2010, p. 425.

Abbiamo già constatato, poche pagine addietro, come un ritardo nella consegna della frutta spagnola potesse trasformare un'operazione commerciale da lucrosa a fallimentare. Ebbene, il problema del tempo si affaccia sin dai primi documenti della nostra serie. Nel settembre 1388 le due navi genovesi di Roberto Vivaldi e Luchetto Grillo e quella savonese di Guglielmo Pestone erano a Southampton pronte a salpare per Genova,

« e ciascuno dice andarsene a l'Ongnisanti con quella roba potrà avere. Potrà bene essere che qualche uno sarà alora presto, ma quanto noi vediamo sarà dicembre innanzi si partano, e forse più oltre ».

Il pessimismo dei corrispondenti da Londra veniva ben presto confermato dai fatti, tant'è che, a dicembre, la loro partenza era prevista entro l'inizio di febbraio: « Fate chonto le III navi da Suentona partirano davanti Chandellara ». Verso la fine del mese, da Bruges, si aveva notizia che « le III navi eser tutte preste e non attendere che vento », e si sperava che esse ne avrebbero profittato dal giorno 14 in poi. Ma il 5 marzo, di nuovo da Londra, si ammetteva che erano ancora in corso le operazioni doganali: « sono preste a partire e non atendono che alla diliveranza della chostuma ». Il 7 marzo Guglielmo Pestone salpava, ma i due Genovesi restavano alla fonda, impegnati in un contenzioso con i doganieri: « Le altre II sono anchora rimase, e sonne chagione i Gienovesi, per non avere paghata la chostuma ». A quel punto Bernardo Alberti, il corrispondente da Bruges, non poteva nascondere la propria irritazione:

« Vienne male apunto e vorrebesy schomunichare chi charicha in su lor lengni, ché II volte àno perdute vento. Vuolsi dire sia per lo migliore chonviene ch'attendano nuovo tempo, facciamo chonto sarà d'aprile ».

Alla fine, poi, le due navi sarebbero salpate il 30 marzo, con un ritardo dunque di cinque mesi rispetto alla previsione iniziale attribuita ai loro patroni⁹¹.

Naturalmente non si trattava di un caso isolato. Quasi all'altro estremo cronologico della nostra ricerca, nell'agosto 1408 si comunicava che il savonese Pietro Nattone, appena tornato da La Rochelle, « s'è achordato in Inghilterra per andare a Pisa per le nuove lane, e spacerassi al novembre ». Ma a

⁹¹ ASPo, *Datini*, 800628, 507529, 507530, 800631, 507531, 507532. Sugli anglicismi contenuti in queste citazioni (*chostuma* e *diliveranza*) cfr. TIDDEMAN 2016, 2, pp. 316-318, 352-354.

dicembre si scriveva che « partirà al genaio » e il 2 febbraio si scommetteva per la fine del mese, « ché bene sia stato lungha cholla la sua ». Due giorni dopo si scriveva che « di marzo si partirà », il che sarebbe poi avvenuto, con quattro mesi di ritardo ⁹².

Quali le cause di questi ritmi lenti ed anti-economici della navigazione? In qualche caso se ne dava la colpa *tout court*, non sappiamo con quale fondamento, all'inefficienza degli scali inglesi ⁹³. Ma, a quel che sembra, anche la lentezza della preparazione e del trasporto per via terrestre della lana dalle Cotswolds costringeva talvolta le navi genovesi a lunghe attese a Southampton ⁹⁴. Di certo, comunque, il responsabile principale era un imm modificabile agente naturale, e cioè il vento.

La sua assenza o la sua contrarietà causavano ritardi snervanti. Il 26 settembre 1400 le navi di Bernabò Dentuto e Novello Lercari salparono da Southampton per il Mediterraneo, ma « di poy furono alunghate C° milglia si tornò loro il vento chontradio, per sifatto modo che chonvenne tornasino a dietro in Suantona » ⁹⁵. Nel febbraio 1409 si scriveva da Bruges di molti navigli salpati e costretti a tornare indietro,

⁹² Qui forse *cholla*, come sinonimo di corda, indica uno strumento di tortura: ASPo, *Datini*, 703001, 703011, 703016-703018, 703022. Interessante, a questo proposito, lo schema proposto da Braudel per il viaggio del 'Saint-Antoine' dalla Francia alla Cina e ritorno fra il 1707 e il 1711, durato 55 mesi. « Come tutte le navi del tempo », commenta l'Autore, « il *Saint-Antoine* passa più tempo nei porti che in mare »: BRAUDEL 1982, p. 380.

⁹³ Nell'ottobre 1401 erano giunte a Southampton le imbarcazioni genovesi dal Levante, che « dichono a spaciare al genaio, ma ragionate al marzo o ppiù oltre, ch'esso l'usanza di qua ». Nel febbraio 1406, a proposito di cinque navi genovesi pronte a salpare insieme da Sluis per Southampton, si scriveva: « e inanzi partano la detta conserva sarà aprile forse passato, per le lunghe sono in quella Inghilterra »: ASPo, *Datini*, 700709, 118162. In realtà, le osservazioni al riguardo si riferiscono solo a Sluis, dove, a parte un caso in cui si lamentava la lentezza dei tempi di scarico delle merci (« ché molto la fanno adag(i)o »), se ne rimarcava in molti altri la velocità (« discharichano forte »): *ibidem*, 311778, 509859, 509901, 509874, 118446, 118448, 118460, 118461, 702999, 703020, 703021, 703024, 703059. Nel 1409, tuttavia, ci si doleva per la lentezza delle operazioni sulle galere veneziane: « e solo per la loro lungheza di spaciarsi d'Inghilterra aviene questo, ché tropa spesa ne seghue a la roba, che dichono veranno la metà per nolo »: 703048.

⁹⁴ *Ibidem*, 9998, 10000, 509888, 509889.

⁹⁵ *Ibidem*, 294, 295. Un altro esempio relativo alle Fiandre, nel dicembre 1399, che faceva presagire un conseguente ritardo di un paio di mesi: « Lorenzo Bandinella e Sistro Cicala erano partiti da le Schiuse per ire in Spangnia, e per venti contrary si sono tornati adietro a le

« perché il vento si volse, che torna grande schonc(i)o e danno a molti, ché gran tempo mai soprastette di qua a non farsi vento a biga quanto fa questo anno »

e si aggiungeva:

« Sono navili assai qui in questo porto delle Sch(i)use che non si possono partire per non farsi buono vento, e mai più fu veduto che durasse tanto tempo senza farsi vento a biga chome à fatto e fa questo anno, che torna a gran danno a' navili e apresso a chi v'à su roba. E se l'anno pasato fu di qua fredo oltre a misura, questo anno non c'è stato anchora verno ».

Il mese seguente, si ribadiva:

« Di qua è rengnato ben IIII^o mesi vento che mai navile nessuno poté uscire di questo porto delle Sch(i)use e, se alchuno n'è uscito, è chonvenuto ritornare indietro, che à fatto gran danno a molti ».

A settembre, la situazione non era mutata: le navi di Paganino *da Biassa* e Baliano Pinelli erano pronte a salpare da Sluis, ma « II mesi furono persi e solo atendono tempo » e « in questo porto si disfanno per non ne potere usare alla spesa ànno »⁹⁶. Possiamo facilmente immaginare quale aggravio per la gestione armatoriale rappresentasse il prolungato mantenimento delle decine di uomini componenti gli equipaggi!

Per quanto riguarda Southampton, una complicazione ulteriore era rappresentata dalla sua posizione all'estremità settentrionale del profondo estuario di marea lungo circa 35 km e delimitato a sud dal Solent e dall'isola di Wight, chiamato Southampton Water. Esso è notoriamente protetto dai venti dominanti da sud-ovest, il che ne fa un riparo sicuro, ma anche una via d'acqua difficilmente discendibile dai velieri quando il vento è scarso o assente. Per trovarlo, nel Medioevo era talvolta necessario farsi trainare in mare aperto sino ai noti scogli calcarei chiamati The Needles, all'estremità occidentale dell'isola di Wight. Così, il 13 marzo 1392 una nave veneziana diretta a Pisa, « cominciata s'era a tirare giù a le Guglie, cioè alla bocca del porto, per aspettare il vento »⁹⁷. Lo stesso fecero Pietro d'Allegro e Teramo

Schiuse. Le II navi genovesi che vanno in Inghilterra anchora non sono partite, partiranno al primo vento, e omai prima ch' a febraio non partiranno d'Inghilterra »: 602952.

⁹⁶ *Ibidem*, 703016, 703017, 703018, 703037, 703038.

⁹⁷ *Ibidem*, 407474.

Centurione nel 1401 e Paganino *de Biassa*, Nicolò Lomellini e Giuliano De Mari l'anno seguente ⁹⁸.

Quale strategia economica si poteva dunque mettere in campo, quando il successo era talvolta alla semplice mercé del capriccio dei venti? Torna allora alla mente il mercante medievale tratteggiato da Le Goff, con la sua ossessione di « *maîtriser le temps* », ma alle prese, allo stesso modo, con un « tempo misurabile, anche meccanizzato, ma pure discontinuo, colpito da accelerazioni o da rallentamenti – in rapporto spesso con il ritardo tecnico e il peso dei dati naturali » ⁹⁹.

« *Rischio di Dio, di mare, di gienti* »

L'assenza di venti o la loro contrarietà bloccavano la navigazione, ma venti eccessivi causavano catastrofi; le bonacce aumentavano le spese di gestione e compromettevano i piani di mercato, le tempeste distruggevano i natanti e causavano disastri umani ed economici. Da un estremo all'altro delle disavventure, nel precario mondo preindustriale, il passo sembra essere breve: fatalità, imperizia e tecnologie primitive facevano talvolta del mare un nemico spietato.

Piero Tornabuoni e Francesco Cambini descrissero da Bruges la calamità naturale forse più distruttiva di quei tempi, la cosiddetta prima inondazione di Santa Elisabetta del 19 novembre 1404, durante la quale il mare del Nord devastò parte di Fiandre, Zelanda e Olanda ¹⁰⁰. Fra le tante navi scaraventate a terra dalla furia degli elementi c'era anche quella del savonese Francesco

⁹⁸ *L'empasse* fu sfruttata vantaggiosamente da Teramo Centurione, che alla *Gbuglie* fu raggiunto da un carico di lana in ritardo e poté imbarcarlo: *ibidem*, 408735, 308917.

⁹⁹ LE GOFF 1960, p. 427.

¹⁰⁰ « Avete sentito o sentirete chome qui, a dì 19 di questo, in questi mari fu grandissima tormenta, chon una tramontana sì forte che, avendo durato più 4 ore, allaghava tutto questo paese manonduro, e tutte le villette di sulla marina à quasi messe a perdizione, e alsì alchune isolette di Silanda ite sotto, e la qua' sopragiudichò i dicchi di Fiandra e, chome vi diciamo, pericholò assai paese, ed envi morto ben II^m persone e bestiame gran quantità, e 'l paese perduto fia malagevole a riauistallo. Le Schiuse allagharono e navili ch'eran nel porto la tormenta ne gittò gran parte a terra, alamanni e altri navili ». Qualche giorno dopo si narrava dei danni patiti dagli Inglesi, le cui navi cariche di lana erano state travolte mentre attraversavano la Manica dirette a Calais, con perdite valutate fra 25 e 30 mila sterline, e si concludeva: « Per cierto infiniti danni fecie quella fortuna, e ongni dì se ne sente chose nuove »: ASPo, *Datini*, 10003, 10004 (la notizia da Londra, scritta un mese dopo, è *ibidem*, 509954). Una seconda ancor più grave inondazione si verificò il 19 novembre 1421.

Vacca che, nonostante lo scetticismo dei corrispondenti datiniani, fu poi recuperata, riparata e rimessa in mare ¹⁰¹.

Una serie di violente tempeste sconvolse i mari dell'Europa nord-occidentale fra il 1406 e il 1409 e pensiamo valga la pena di elencarne le conseguenze. Nel dicembre 1406 la nave di Pere Oliver si arenò nei pressi di The Needles, mentre « quella di Vincienzo Inperiale si ritrovò nella medesima fortuna e fu quasi per perduta, e del suo timone si spezzò un pezzo, e chon fatica si ridusse pure salva » ¹⁰². Essa raggiunse cioè Southampton. Ma a gennaio, nella successiva rotta verso Sluis, fu travolta dalla burrasca e spinta sino in Frisia, nel nord dell'Olanda, dove naufragò, causando la morte di 108 marinai, alcuni dei quali provenivano dalla nave di Pere Oliver:

« per forti venti venendo qui traschorse ne l'isola d'Olanda là nel Frisolante e andò a terra e ruppe, e pare vi fosse ben CXX persone, che oltre che XII non nne sono chanpati » ¹⁰³.

Due mesi dopo, imbarcazioni giunte a Sluis da Lisbona riferivano che « in que' mari di Portoghallo che XIII navili usciti da Lisbona per venire di qua per fortunosi tempi sono male arivati e tutti morti gli uomini », fra cui si riteneva fosse la nave di Lorenzo Bandinella, mentre altre quattro navi genovesi avevano trovato rifugio ritornando in porto ¹⁰⁴.

Nel gennaio 1408 tre imbarcazioni genovesi erano a Southampton ma,

« per essere rengnati venti chontrari e per essere ghiaciati tutti i porti di questo paese, né loro né altri navili non sono venire né andare, ché mai di qua non furono magg(i)ori freddi » ¹⁰⁵.

¹⁰¹ Il 19 novembre la nave, in partenza per Southampton, « fu gitata a terra » e, benché i Genovesi « dichino non abi danno e ch'ella rimetterano in porto », i Datiniani (che forse si erano recati a Sluis ad osservarla) osservavano « dubitiano che se la rianno ch'ella non sarà mai sana, e stimiamo non seghuirà il viaggio ». Ma due settimane dopo la nave « s'è rimessa in acqua » e « è varata in opera, e dicono i Gienovesi che in sé ella non n'à danno e vogliono seghua il viaggio per Gienova, e in Antona alla charicha de' andare al primo vento ». Il 16 marzo 1405 la nave salpò da Southampton per Genova: *ibidem*, 10003, 509905, 10004, 509878.

¹⁰² *Ibidem*, 118476, 118477, 118478, 118479, 118480.

¹⁰³ *Ibidem*, 118480.

¹⁰⁴ Fra queste, « Polo Italiano per la fortuna aveva perduto il chastello »: *ibidem*, 118486, 118487. In realtà la nave Bandinella scampò alla tempesta e raggiunse Southampton.

¹⁰⁵ *Ibidem*, 702985.

Il 2 febbraio, a Sluis, si verificò l'incidente più tragico: la nave di Leonardo Spinola, proveniente da Southampton,

« essendo per entrare qui nel porto delle Sch(i)use, per forte vento si volse sotto sopra ed è perduto la nave e lla roba, e aneghati da 120 persone che v'erano su »,

mentre

« quella di Ghabriello Inperiale fu per perdersi a l'entrare nel porto e perdé la vela e la barcha, ma pure si chondusse salva in porto »¹⁰⁶.

A maggio la nave di Luca Ardimento subì un imprecisato *disastro* e anch'essa « ffu per perdersi », mentre nel gennaio 1409 quella di Giacomo da Murta, nel porto di Southampton, venne scagliata a terra dai venti¹⁰⁷. Nel giugno 1409 quella di Urbano Centurione, « a l'entrata di questo Chanale, per tanta aqua faceva, andò a ronpere a terra, ed è perduta la nave e lla roba, ma gl'uomini sono salvi »¹⁰⁸. A novembre Raffaele Testa, proveniente dal Levante e da Málaga, approcciandosi alla Manica spezzò l'albero della sua imbarcazione e andò alla deriva verso il Galles (« esendo a l'entrare del Chanale d'Inghilterra per venti rupe l'albero e schorse in Gualisi »), finendo nel porto di Milford Haven¹⁰⁹. A dicembre, infine, il savonese Antonio Bono si schiantò sugli scogli a The Needles, mentre giungeva notizia che « nele cho-

¹⁰⁶ *Ibidem*, 702986, 702987, 702988.

¹⁰⁷ *Ibidem*, 702994, 703015.

¹⁰⁸ *Ibidem*, 703022, 703023, 703024, 703025, 703034.

¹⁰⁹ *Ibidem*, 703046, 703048. La nave di Testa, che veniva da Creta con un carico di malvasia, resa ingovernabile dalla perdita dell'albero, fu infine assalita e saccheggiata da una flottiglia di barche di Bristol diretta a Bordeaux a caricare vino: « vi chapitò il frotto di Bristo che andava a Bordeo per vini e achostosi a detta nave e monteronvi suso e tutto che vi trovarono rubarono ». Il patrono ricorse allora al tribunale regio, e ne ottenne lettere patenti che imponevano la restituzione del maltolto. Ma i Datiniani realisticamente osservavano: « non crediamo già noi che nulla ne riabi, ché tutto ci pare perduto » (703046, 703048). Sull'episodio cfr. anche *Calendar 1408-1413*, p. 175. Simile sorte era occorsa tre anni prima a Pere Oliver, naufragato all'isola di Wight e depredata dagli abitanti del luogo: « la roba della nave di Piero Ulivieri è stata tutta robata dagli Inghilesi e della nave fatta mille pezzi, che di certo villanamente si sono portati quegli Inghilesi ». Ciò avvenne nonostante un salvacondotto regio in possesso del patrono. Anche in questo caso, i Datiniani non credevano affatto in un lieto fine: « Ma fatevi beffe che mai nulla si riabbia » (118478). Questi episodi non sembrano rientrare nella pirateria, ma nel semplice banditismo: per le comunità costiere era consuetudine impadronirsi di mercanzie abbandonate dopo un naufragio: cfr. KINGSFORD 1925.

ste di Galizia è rotta una nave » che si riteneva fosse quella di Pietro Centurione¹¹⁰.

Alla fine di questa drammatica catena di eventi, nel febbraio 1410, Giovanni Orlandini da Bruges esprimeva tutta la sua pragmatica comprensione di mercante:

« Fummo bene avisati di navili genovesi rotti e perduti, che grave danno àno ricevuto da un pezzo in qua, e bisogna bene che d'altra parte guadagnino »¹¹¹.

Di altre tempeste e altri naufragi basta solo un cenno¹¹². Fortunatamente non tutti avevano conseguenze catastrofiche, ma la perdita di mercanzie gettate in mare e il loro danneggiamento per l'umidità erano comunque fatti costanti e ricorrenti.

La navigazione in convoglio, per la quale i Datiniani sembrano aver nutrito una sorta di ossessione, aveva naturalmente una chiara giustificazio-

¹¹⁰ ASPo, *Datini*, 703047, 703048. Il naufragio della nave di Antonio Bono, « super sabula erga les Nedeles insule de Wyght per tempestatem maritimam agitata et confracta », è menzionato nei Patent Rolls della cancelleria inglese, alla quale i mercanti si rivolsero per tentare di recuperare il carico: cfr. NICOLINI 2002, p. 125.

¹¹¹ ASPo, *Datini*, 703043.

¹¹² « Gran fortuna » si ebbe nel Mediterraneo nel 1395; una tempesta infuriò per undici giorni nella Manica nel 1401, costringendo tre navi genovesi a cercare riparo « im un porto a lato a quello di Suantona » (*ibidem*, 1000618, 1000633, 416467, 700708, 509957). Nel 1403 la nave di Stefano Ghisolfi naufragò ad Harfleur, in Normandia (509934, 509942). Nel febbraio 1410 Goffredo Spinola « per fortuna pare schoresse in Irlanda e à rotto l'albero, ché gran pericholo a portato » (703053). Negli stessi giorni Federico Aicardi, tornando da la Rochelle ed entrando nel porto di Sluis, « per chattivo ghoverno andò a terra », poi a novembre urtò il fondale e naufragò (703043, 703053, 118058). I bassi fondali di Sluis recarono danni a Gabriele Imperiale e Pietro Centurione nel 1408, mentre nel 1410 Goffredo Spinola « a l'uscire del porto rimase in secho ma non ricevè danno, e credesi si sia poi partito chola marea. È di poi partito » (702995, 703062). La pericolosità dei fondali di Sluis costituì un problema costante, sino al progressivo abbandono del porto a partire dal finire del Quattrocento. Già nel 1292 erano iniziati i lavori di dragaggio, mentre nel 1421 il duca di Borgogna concedeva ai cittadini di Bruges di lavorare « pour parfondre et mettre en bon estat la courant de l'eaue entre la ville de Dam et le Zwin devant la ville de l'Escluse »: GILLIODTS-VAN SEVEREN 1875, pp. 341-343; GILLIODTS-VAN SEVEREN 1878, p. 470 e sgg.; GILLIODTS-VAN SEVEREN 1904, p. 543. Gli stessi corrispondenti datiniani erano bene a conoscenza del problema, visto che nel febbraio 1408 scrivevano: « Vedete in pocho tempo a l'entrare qui nel porto i Genovesi anno perditi più navili, perché sono stati troppi grandi, che ogni di pegg(i)ora l'entrata di questo porto, perché si viene riempiendo, che non fa pe' navili grandi »: ASPo, *Datini*, 702986.

ne difensiva: « sia buono passaggio » essi scrivevano, « ché sono gra(n)di e buone navi e bene in punto, da non temere di chorsali »¹¹³. In realtà, benchè i corrispondenti menzionino sempre corsari (*chorsali*), le loro stesse lettere sembrano spesso descrivere azioni di pirati¹¹⁴. Non è questa la sede per discutere le differenze, spesso ambigue, fra questi ultimi (veri briganti dei mari) e i primi, ‘giustificati’ da uno stato di guerra e dagli ordini del proprio signore. Nel Mediterraneo « la pirateria, questa guerra inferiore », scrive Fernand Braudel, « è vecchia quanto la storia ». Anna Unali afferma *tout court*: « La pirateria non appare un elemento di devianza rispetto alla norma, ma la norma stessa ». E aggiunge, poche righe dopo: « Il mercante era, nella maggioranza dei casi, anche un pirata, almeno potenzialmente »¹¹⁵.

È forse quest’ultimo aspetto, l’emersione di uno spirito piratesco in ogni mercante marittimo, l’immagine più sconcertante relativa a questo tema. Citiamo ad esempio il caso di Salagro Di Negro, che nel 1396, giungendo a Southampton da Sluis, « lasciò nel Canale II navi di corsali catalane, che dicie gli feciono gran paura », e che tre anni dopo era annoverato fra i corsari¹¹⁶. Ciò perché, come ci informano le nostre stesse fonti, raccogliere prede serviva anche a riequilibrare un bilancio in perdita. Nell’agosto 1410 tre navi genovesi stavano per lasciare Sluis per il Sud senza avere imbarcato nulla e, informavano i Datini,

« indietro si torneranno vote e forse tra di quelle andranno in chorso, e portano pericholo a navili chatalani e roba di Fiorentini »¹¹⁷.

¹¹³ *Ibidem*, 311778; altri esempi: 10303, 311749, 602949, 311757, 602957, 311759, 509983, 308917, 10002.

¹¹⁴ Scrive Braudel: « Nel Mediterraneo i termini di pirateria e di pirati non sono d’uso corrente, almeno prima del secolo XVII; si parla di *corsa* e di *corsari* »: BRAUDEL 1976, p. 920. In realtà, almeno in Liguria, il termine *pirata* ricorre molto spesso nelle fonti tre-quattrocentesche, assai più di *corsarius*: sulla documentazione ligure cfr. NICOLINI 2018, pp. 941-963.

¹¹⁵ BRAUDEL 1976, pp. 919-920; UNALI 1983, pp.16-17. La bibliografia in merito è vastissima e ci limitiamo qui a rimandare a due vecchi ma classici lavori: MOLLAT 1972, pp. 1-14; MOLLAT 1975, pp. 7-25.

¹¹⁶ ASPo, *Datini*, 313033, 415408. Le attività piratesche di Salagro nello stesso 1399 sono confermate da un documento genovese: MUSSO 1975, p. 103.

¹¹⁷ Un mese dopo giungeva notizia che una delle tre navi, quella di Bartolomeo Pinelli, aveva catturato una *bargia* in navigazione fra Maiorca e Barcellona: ASPo, *Datini*, 703070, 703071, 703072, 118060.

La nostra corrispondenza ci consegna una geografia sconsolante, con imbarcazioni ostili che infestavano il Tirreno, i mari di Spagna fra la Catalogna e Cadice e, naturalmente, soprattutto la Manica¹¹⁸. Era infatti qui, nel *Chanale*, che la Guerra dei Cent'Anni giustificava il concentrarsi della lotta di corsa, e non soltanto ad opera di Francesi e Inglesi. Un episodio del giugno 1400, non riguardante navi genovesi, dipinge la feroce determinazione degli assalitori. Le cinque galere veneziane della *muda* stavano imboccando insieme la Manica, tre dirette a Sluis e due a Londra, quando una di queste ultime, al comando di Nicolò Bragadin, rimase accidentalmente isolata e fu subito attaccata da due navi corsare spagnole. Si rifugiò allora nel porto di Plymouth, nel Devon, irraggiungibile ma assediata dagli aggressori, solo attendendo il soccorso delle sue compagne nel loro viaggio di ritorno:

« si smari da l'altre a l'entrare del Chanale ed è in Inghilterra nel porto di Promuda, asediata da 2 navi spangniuole vano in corso. Ma èsi nel porto, ché non le si possono acostare o fare dano, sicché non bisogna temerne. E quest'altre ghalee discharichano per andarla a sochorere, e in questi 2 [di] partirano, se tempo fia »¹¹⁹.

Tre anni dopo, nel maggio 1403, una flottiglia di cinque navi e due caracche genovesi provenienti dal Levante venne in parte dispersa da una tempesta e le ritardatarie furono attaccate da sedici *bargie* inglesi, che catturarono due navi, mentre le altre fuggivano:

« le 3 navi e 2 characche, rimaste adietro nei Chanali, furono chonbatute da 16 bargie di chostoro ... e infine furono prese 2 navi dalle 16 bargie e le 2 characche né l'altra nave non poterono far niente »¹²⁰.

¹¹⁸ Nel Tirreno: *ibidem*, 407472, 1000588, 313020, 313026. Nei mari di Spagna: 415397, 415398, 415399, 311746, 602946, 415408, 415412, 308915, 703049. Nella Manica: 313033, 1000645, 311763, 509941, 509935, 509942, 118453, 604921, 118066, 118067. Qualche episodio era riflesso di scontri e tensioni nella politica italiana. Nel gennaio 1404 tre navi genovesi catturarono a Cadice quella veneziana di Nicoletto Rosso e la portarono con sé prima a Southampton e poi a Sluis, muovendosi con cautela ed assicurandosi salvacondotti, ma anche restituendo ai legittimi proprietari le merci non appartenenti a Veneziani. Questo episodio fu in realtà fra gli ultimi di un breve conflitto, iniziato nell'estate precedente e causato dalle mire espansionistiche nel Mediterraneo orientale di Jean le Meingre detto Boucicaut, governatore francese di Genova. La pace fra i due Comuni fu siglata a Venezia il 22 marzo 1404: 509900, 509869, 9996, 9993, 703146, 509883, 509901, 509950; *Annales Genuenses*, pp. 266-269.

¹¹⁹ ASPo, *Datini*, 311763.

¹²⁰ *Ibidem*, 509941, 509935, 509942.

Alla fine, nel 1411, Inglese e Francesi sottoscrissero una tregua, « ch'è buona nuova », annotarono i Datiniani da Bruges, « perché tutti i dì si rubavano l'un l'altro sul mare ». Lo stesso Enrico IV d'Inghilterra fece allora armare una flottiglia che catturò i propri corsari (« que' chorsali inghilesi che facevano male assai in sul mare il re d'Inghilterra gl'è fatti prendere »), il che farebbe quindi pensare che costoro non agissero sempre e soltanto in nome del loro sovrano ¹²¹.

Questa costante insicurezza finiva naturalmente per dominare le menti dei mercanti, che forse ne sovrastimavano gli effetti. Così nel dicembre 1399 si scriveva con qualche enfasi da Bruges a Genova

« che oggi à più navi in mani di corsali che merchatantie. ... Per ongni uno che n'è difatto ne nasce 20. In quella Catalongnia n'è tanti, che navili non può passare che no' sia preso » ¹²².

In realtà, a conti fatti, i danni inflitti alle grandi navi genovesi erano tutto sommato limitati. Oltre alle due navi catturate nella Manica di cui si è appena detto, l'elenco delle perdite comprende l'imbarcazione di Lorenzo Bandinella sequestrata presso Málaga nel luglio 1399, quella di Pietro Dentuto presso Siviglia nel dicembre dello stesso anno e quella di Pietro Nattone al largo di Monaco nel giugno 1409. In più, mentre per le prime due si scrisse che « tuto è perduto », le altre furono probabilmente riscattate, forse anche in cambio di somme modeste ¹²³.

Cinque catture piratesche, dunque, a fronte di almeno dieci naufragi. In un nostro recente lavoro, riferendoci a documenti savonesi relativi soprattutto all'area tirrenica, avevamo invece concluso che il 'rischio delle genti' (pirati e corsari) era numericamente sei volte più ricorrente di quello del mare, cioè dei naufragi ¹²⁴. Come spesso accade, la differenza è una semplice questione di scala. Ben lo sapevano i nostri Datiniani, quando scrivevano che i corsari nella Manica agivano « per fare male a chi potesse meno di

¹²¹ *Ibidem*, 118066, 118067.

¹²² *Ibidem*, 415408.

¹²³ La nave Bandinella raggiunse regolarmente Southampton dopo il pagamento di 5.600 *doblas*, delle altre due si sa che trattarono il riscatto: *ibidem*, 415397, 415398, 415399, 311746, 602946, 311751, 602952, 703022, 703023.

¹²⁴ NICOLINI 2018, p. 963.

loro, ma a characche pocho male possono fare »¹²⁵. Erano infatti le piccole imbarcazioni, quelle più indifese e quelle che percorrevano il Tirreno, le prede abituali dei briganti dei mari¹²⁶.

I difficili equilibri di un mercato precario

Lentezza ed inefficienza dei trasporti, tempeste catastrofiche, assalti di pirati e di corsari: ieri come oggi, si sa, l'insicurezza era la principale nemica del mercato. Ciò nonostante, almeno nell'*Ancien Régime*, si era costretti a convivere con essa. Chi per il mercato lavorava, naturalmente, si sforzava di dipingere quadri il più possibile allettanti.

« Lane, panni e ogn'altra chosa siamo in destro a fornirvi, ché ci abiamo assai buona chonoscienza per simile, e la abiamo per simile di buoni amici che cci servono bene e àno voglia di servirci, perché tutto di facciamo di loro faccende. E pertanto a voi stea omai il chomandare, ch'io son presto a' vostri piacieri, e da' miei sono avisato di vostri fatti dover fare come de' nostri propri, sicché in ogni modo farò chosa vi piacesse ».

Così Salvestro di Monaldo scriveva da Bruges a Francesco Datini nel settembre 1384. L'autopromozione un po' ottimistica di un venditore, si dirà. Qualche anno dopo, sempre da Bruges, i fratelli Alberti si rivolgevano alla sede fiorentina con eguale ottimismo, ma forse con maggiore professionalità:

« lasciate omai di questo il carico a noi, ché in tutto si seguirà al più profitto della Compagnia, o d'investire o di rimettere il denaro dove ci parrà sia più profitto »¹²⁷.

Profitto, investire: le parole d'ordine del capitalismo. Eppure, profondamente immerse in un ambiente dominato dalla precarietà, del quale Braudel scrive:

« A monte della rivoluzione industriale, ci troviamo davanti a un'economia soggetta a frequenti guasti e interruzioni; i suoi vari settori corrispondono male fra loro, non procedono allo stesso passo, qualunque sia la congiuntura »¹²⁸.

¹²⁵ ASPo, *Datini*, 509935, 604921.

¹²⁶ La nostra documentazione accenna a diverse catture di navigli minori difficilmente identificabili, soprattutto quelli deputati al traffico parallelo di aringhe, robbia e frutta spagnola: « pare che senpre navili dove sono aringhe non possono mai partire a tempo e grande pericholo portano da chorsali »: *ibidem*, 1000603, 1000667, 311750, 602951, 602952, 415413.

¹²⁷ *Ibidem*, 317312, 408715.

¹²⁸ BRAUDEL 1981, p. 168.

Il che è in accordo con quanto affermato da Raymond de Roover: in un mercato in cui raramente gli acquirenti facevano ordinazioni, ma prevaleva largamente il commercio in consegna, poteva capitare che, per la lentezza delle comunicazioni e quindi delle stesse informazioni,

« la scarsità e i prezzi alti spesso attiravano un'offerta eccessiva e così il mercato, dopo essere stato sfornito, diventava saturo »¹²⁹.

Abbiamo già visto, pagine addietro, quel che poteva accadere con la compravendita della frutta spagnola. La situazione non era diversa per le spezie, le merci forse maggiormente controllate dai corrispondenti del Nord e al tempo stesso oggetto di equilibri sensibilissimi. Perciò, se nel 1394 si poteva scrivere, a proposito di quelle giunte a bordo di due navi genovesi, « perché molte spezie àno aportato, tutte spezie ci sono calate di pregio », nel 1402 un identico carico aveva effetto contrario: « venderanno bene, perché ce n'è voto »¹³⁰. Impressiona a questo riguardo quanto Giovanni Orlandini scriveva da Bruges nel gennaio 1407:

« A Vinegia pare sia venuto pocho pepe e pochi gengiovi per le loro ghalee di Soria, il perché di qua è montato l'uno e l'altro, e fassi oppenione che ogni di debbano megl(i)o valere tutte altre spezie »¹³¹.

Attraverso Venezia, cioè, una lontana notizia generata in Siria era già in grado di influenzare i mercati fiamminghi, prima che si avesse il tempo di verificarla. Analogamente il 5 marzo 1407, quando si credeva al naufragio della nave di Lorenzo Bandinella, « charicho d'alumi e da balle 400 di spezie, il forte pepe e geng(i)ovi », subito a Bruges si prevedeva che « il pepe e geng(i)ovi di qua ne monteranno anchora di più ». Ma, solo tre settimane dopo, giungeva notizia che la nave era salva: e allora « pepe e geng(i)ovi e delle altre spezie ne varanno di qua di pegg(i)o, e chosì alumi e chotoni, che ogni chosa chominc(i)ava a montare. Ma ora bassano »¹³². Si affermava dunque addirittura una sorta di paradossale 'economia dei naufragi', per cui la perdita di grosse quantità di merci accresceva i profitti per le poche rimaste¹³³.

¹²⁹ DE ROOVER 1970, p. 205.

¹³⁰ ASPo, *Datini*, 313020, 703043.

¹³¹ *Ibidem*, 118479.

¹³² *Ibidem*, 118486, 702951.

¹³³ *Ibidem*, 118480, 118481, 702988, 703024.

Per quanto riguarda un bene di primaria importanza per la Compagnia Datini, qual era la lana inglese, a parte le fisiologiche oscillazioni nella produzione, nel 1403-1404 le difficoltà derivavano anche dalla concorrenza fraticida tra gli acquirenti fiorentini. I corrispondenti da Londra e da Bruges puntavano infatti il dito contro un mercato

« che s'è disonestato troppo, e per sue ghare à fatto montare le lane più un marco il sacco, che non si chonperano in prima per mettere i danari in borsa agl'Inghilesi »,

per cui « non ne restò più locho di buona lana a vendere ». Colpa degli Orlandini, essi aggiungevano, che per battere la concorrenza dei loro concittadini avevano deciso di anticiparli e « cominciarono a chonperare in fine di marzo le lane in sulle pechore a marchi XIII^o ½ o XV », « e chosi vi s'è messo il fuoch », « per ghare che ànno insieme, ché ll'uno non avanzi l'altro »¹³⁴.

Un mercato difficile e nervoso dunque, troppo dipendente dalla stagionalità degli approvvigionamenti e dalla loro aleatorietà. Ma anche, forse, un mercato in obiettive ristrettezze. Nel gennaio 1402 Giovanni Orlandini scriveva da Bruges a Firenze: « Qui si mantiene largho a danari, e parci perdurare, e di nuovo aparebbe al mancho insino che ci sieno le ghalee viniziane ». E a ottobre ribadiva:

« Qui si mantiene piutosto largo a danari che altro, e chagione n'è il pocho farssi di merchantantie alsì di chanbi. Ma, sse i paesi di chostà s'achonciasso punto a pacie, i danari sarebono richiesti. Al presente sono i pregi che più non ci pare possino montare, o altro apare »¹³⁵.

Come è ben noto, 'larghezza' e 'strettezza' di denari erano i principali indicatori delle periodiche tensioni dei mercati medievali, in relazione con le variazioni stagionali dei traffici¹³⁶. Qui « largho a danari » indicava scarsa

¹³⁴ *Ibidem*, 509894, 9991, 9994, 9999. *Locho* (dall'inglese *lock*) significa ciocca: cfr. nota 70; GUIDI BRUSCOLI 2010, p. 418. Sempre a proposito della lana, che di solito si comprava dopo le fiere durante l'estate, si imballava e si spediva a Southampton in autunno e si imbarcava di là per il sud in inverno o nella primavera successiva, era naturalmente importante che i vettori marittimi fossero puntuali all'appuntamento. Talvolta questi si fermavano ad attendere le « nuove lane de le fiere », ma poteva capitare che essi salpassero prima del carico (« partiranno al primo vento, dove, chosi pure seghuano, per costà aranno pochà roba e spezialmente lane, e per le nuove ci si metteranno poi i primi altri navili che cci veranno »): ASPo, *Datini*, 408737, 9998.

¹³⁵ *Ibidem*, 509917, 509927.

¹³⁶ FELLONI 1984, pp. 154-155. Per i giudizi dei contemporanei cfr. DA UZZANO 1766, p. 156; *Manuale* 1963, p. 118.

domanda e prezzi alti (o quanto meno troppo alti rispetto alla domanda effettiva), e in definitiva un periodo di stagnazione economica. Per ravvivare il mercato si aspettavano le galere veneziane: ma esse erano nel frattempo giunte a maggio, senza modificare la situazione. Si dava allora la colpa allo stato di guerra imperante nel Nord tra Inghilterra, Francia e Fiandre. Torneremo su questo fattore nel prossimo paragrafo.

Restiamo qui a ragionare sulle galere veneziane e sui loro carichi di spezie, termometro sensibile delle tendenze economiche. Non mancano naturalmente i giudizi che attestavano il successo dei loro viaggi nelle Fiandre. Ma si trattava, non a caso, dei carichi di ritorno (quasi sicuramente panni, merci poco voluminose e relativamente pregiate e quindi adatte a questo tipo di imbarcazioni). « Aranno tutte più che loro charicho », si scriveva da Londra nel 1407, e « qui ànno avuto roba d'avanzo », da Sluis due anni dopo; e ancora « aranno più roba non potranno levare » l'anno seguente¹³⁷. Ma, all'andata o quando si considerava il bilancio complessivo della spedizione, i risultati ascritti alle galere erano spesso deludenti. Essi si traducevano in frasi come « pocho ben faranno di chose aportano », « quest'anno ci faranno poco profitto », « sarà poco utile di cosa ci abbiano aportato, e simile indietro aranno poco utile » e si concludevano talvolta con bocciature lapidarie: « Facievano meglio quest'anno a starsi a cchasa »¹³⁸.

Un altro attendibile indicatore economico era rappresentato dalle fiere: quelle di Bruges (che si tenevano fra aprile e maggio) e quelle del Brabante: di Anversa (la « fiera d'Anguersa ») a Pentecoste e a San Bavone, il 1° ottobre, e di

¹³⁷ ASPo, *Datini*, 702972, 703038, 703039, 703069, 703071, 703072, 703073.

¹³⁸ *Ibidem*, 311746, 408733, 509913, 408734, 700707, 308920, 308921, 9999, 10001, 118461. La situazione era certo aggravata in quegli anni dagli alti prezzi dei panni di Wervicq (*Vervi*), probabilmente l'unica merce allora imbarcata nelle Fiandre verso il Mediterraneo, la cui richiesta era vivace. Nel giugno 1406 si scriveva: « I panni di Vervi sono al presente troppo chari perché ne fanno pochi, perché sono prima venduti che siano mezzi tessuti, e rag(i)onategli ch'àn per insino al settenbre, perché per le ghalee viniziane e per altri navili se ne assai arà l'uscire, e sono più chari III in 4 schudi non sogl(i)ono ». La situazione non era mutata nel marzo 1408: « I panni di questo paese sono più chari che mai, fosseno per la richiesta che ànno da questi Genovesi, che ne fanno grande investita, ma tosto ci sieno delle lane assai e lavorassi più panni. Ma, poi che da Vinegia venghono ghalee, ragionate i panni sono chari tutto questo anno ». Lo stesso concetto era espresso due mesi dopo: « I panni di questo paese sono più chari che fosseno mai e, ora che ànno lana assai, ne lavoreranno assai, ma tutta questa state gli ragionate chari »: 118452, 702992, 702994. Sul commercio di questi panni nella documentazione datiniana cfr. MELIS 1990, pp. 317-344.

Bergen op Zoom, a Pasqua e a Ognissanti¹³⁹. Non abbiamo rintracciato tutti i giudizi dei Datiniani sull'argomento, ma quelli in nostro possesso comprendono ben poche valutazioni positive e molte negative, del tipo « non fu mai più chattiva fiera » e « fu chattiva, ché per Italiani si fece pocho e niuna mutazione di migl(i)oramento ne fec(i)ono i danari »¹⁴⁰. E allora, osserva Braudel,

« sappiamo bene che i mercanti di quel tempo si lamentano per principio e esagerano. Tuttavia non si può pensare che mentano sistematicamente, che inventino le loro difficoltà o i capovolgimenti della congiuntura »¹⁴¹.

Accanto alle difficoltà tipiche del tempo, potremmo allora prudentemente ipotizzare che la seconda parte della corrispondenza datiniana testimoni una fase di recessione economica manifestatasi nel primo decennio del Quattrocento. Una simile congettura era già stata avanzata da John Henry Alexander Munro, secondo il quale Inghilterra e Fiandre avevano subito « una generale contrazione commerciale a partire dai tardi anni Novanta del Trecento »¹⁴².

Il trasporto navale: più offerta che domanda?

In un saggio ormai vecchio ma di intatto valore, de Roover ha dimostrato da par suo la passività della bilancia commerciale fiamminga quattrocentesca nei riguardi dell'Italia¹⁴³. Pur giovandosi, purtroppo, soprattutto della documentazione relativa alle galere veneziane e poi a quelle fiorentine, l'Autore ha evidenziato la rilevanza delle importazioni a confronto dell'esiguità delle esportazioni, limitate ai prodotti di un'industria tessile ormai in crisi e quindi « una quantità trascurabile rispetto alle lane e agli altri prodotti di provenienza

¹³⁹ Sulle fiere di Bruges, Anversa e Bergen op Zoom (e relativa bibliografia) cfr. MUNRO 2001, pp. 435-437; GELDERBLOM 2005, pp. 16-21. Per un quadro generale cfr. VAN HOUTTE 1977, pp. 106-107.

¹⁴⁰ ASPo, *Datini*, 509861, 509872, 118445, 118446, 702972, 702995, 702996, 703004, 703020, 703038, 703060.

¹⁴¹ BRAUDEL 1981, p. 169.

¹⁴² MUNRO 1972, pp. 59-61. Secondo altri, invece, la crisi sarebbe insorta a metà del Quattrocento: COLEMAN 1977, p. 48.

¹⁴³ DE ROOVER 1959, pp. 374-386. Di identico parere MELIS 1990, pp. 335-336. Secondo Mallett, tuttavia, vista la stretta interdipendenza tra il commercio fiammingo e quello inglese dell'epoca, una valutazione in merito dovrebbe comprendere entrambi i mercati. « Sarebbe come dire », egli scriveva, « che i Fiorentini avevano una bilancia commerciale positiva a Gallipoli e una negativa a Costantinopoli »: MALLETT 1967, p. 132.

inglese». Non per nulla, proseguiva, attorno alla metà del Quattrocento anche a Firenze si considerava Sluis come tappa del viaggio di andata, ma non di quello di ritorno.

« Ancora oggi, seguendo le usanze marittime, il viaggio di ritorno comincia là dove l'imbarcazione, dopo aver scaricato il suo nolo di andata, prende a bordo quello di ritorno »:

e ciò avveniva in Inghilterra. Questo dato di fatto era peraltro ben noto agli stessi contemporanei. L'autore di una 'Pratica di mercatura' tardo-trecentesca conservata nell'Archivio Datini, parlando dei rapporti di Genova con Bruges, scriveva:

« Partono colle galee e choche di Gienova al marzo o a l'aprile ... Di là tornano chol sale e con alquno nolo di Sobilia o da Maiolicha, o vote »¹⁴⁴.

Quale quadro ci suggerisce la corrispondenza datiniana? Un discreto numero di documenti, non a caso non oltre il 1403, testimonia con chiarezza che le navi genovesi

« giunsono a salvamento in Antona e ànno scarico quello ci debbono. E in questi pochi di se ne vanno in Fiandra a scaricare il rimanente », o « cho' resto in Fiandra se ne sono ite », e poi « deonsi spacciare di Fiandra per tutto questo [mese] e venire in Antona e llà levare quello sia loro dato »¹⁴⁵.

In altre parole, all'andata si scaricava prima in Inghilterra e poi nelle Fiandre e al ritorno si andavano a imbarcare le merci in Inghilterra. Il che sembra confermare l'assunto di de Roover. Nella stessa direzione andavano anche i giudizi, seppure non molto frequenti, espressi dai corrispondenti datiniani riguardo alle navi, genovesi ma anche veneziane e catalane, in partenza da Sluis: « si torna con pocha roba », « tuti voti se ne vanno », « indietro si torneranno vote »¹⁴⁶.

¹⁴⁴ *Pratica* 1963, p. 73. Molto modestamente avevamo condiviso le opinioni di de Roover e Melis, basandoci sulla documentazione anglo-fiamminga: NICOLINI 2007a, pp. 266-274; NICOLINI 2007b, pp. 130-137.

¹⁴⁵ ASPo, *Datini*, 313003, 313030, 311760, 509892, 509986, 700710, 308922. Naturalmente, non possiamo non segnalare un'eccezione: nel gennaio 1392 i Datiniani a Southampton attendevano un'imbarcazione genovese rientrante da Sluis per consegnare i loro panni destinati a Porto Pisano, ma « ella ebbe tanto carico alle Schiuse che più roba non può levare »: *ibidem*, 703053.

¹⁴⁶ *Ibidem*, 509928, 509935, 9996, 702997, 703004, 703070.

Corrispondenze successive, tuttavia, dischiudono nuovi scenari. Fra il 1404 e il 1408, almeno sei caracche genovesi e due navi catalane « che sono a le Schiuse non veranno ad Antona, m'andranno di lungho », saltando quindi lo scalo inglese¹⁴⁷. « Per dotta della armata di chostoro », si scriveva da Londra nel 1404, temendo i corsari nella Manica. E nel 1407, a proposito di altre imbarcazioni genovesi giunte a Southampton dal Mediterraneo, si aggiungeva che « in Inghilterra si crede discharicheranno pocha roba, perché i Genovesi se ne venghono la più parte, perché vi sono malveduti dagli Inghilesi »¹⁴⁸. Certo, la sicurezza o la semplice prudenza potevano indurre a modificare le rotte commerciali. Non dimentichiamo che attriti politici e guerre aperte attraversarono quasi senza sosta gli anni di cui ci stiamo occupando: a parte la dominante Guerra dei Cent'Anni, l'infinito conflitto fra Genovesi e Catalani e le saltuarie tensioni fra i primi, i Veneziani e gli stessi Fiorentini. La dominazione francese sulla Liguria (1396-1409) aveva causato l'arresto dei Genovesi in Inghilterra il 19 aprile 1404 e la successiva cacciata dei Transalpini aveva avuto uguali conseguenze nelle Fiandre il 30 settembre 1409¹⁴⁹. Sembra quasi un miracolo, a ben vedere, che la catena dei traffici non si sia mai interrotta, pur sottoposta a tali e tante contrarietà.

Senza carichi nelle Fiandre, ma anche in Inghilterra? A partire dal 1399, ma concentrate soprattutto fra 1406 e 1410 (gli anni finali della nostra ricerca), una serie di lettere da Sluis informavano le filiali datiniane nel Mediterra-

¹⁴⁷ *Ibidem*, 509993, 509872, 509951, 9999, 703148, 703149, 702991, 702992, 702999.

¹⁴⁸ *Ibidem*, 702951.

¹⁴⁹ Nel maggio 1404, a proposito dei Genovesi in Inghilterra, si scriveva che « ci àno chativa istanza perch'elino sono sotto li Francieschi » e ad agosto, circa le loro navi nelle Fiandre, « volentieri andrebbono in Inghilterra a charichare delle nuove lane, ma non vi si fidano »: *ibidem*, 703147, 509902, 509904. Nel 1409 i Genovesi finirono agli arresti domiciliari a Bruges e « tenuti chortesemente nella chasa della loia, dove c(i)aschuno può andare a starsi cho' lloro ogni dì ». Furono poi sospesi dai benefici del credito e minacciati di espulsione, quindi fu loro concesso un salvacondotto di quaranta giorni prima di abbandonare il paese. Ma Giovanni Orlandini, il corrispondente da Bruges, non dubitava che le ragioni dell'economia avrebbero avuto la meglio su quelle della politica: « Ma noi crediamo che questi del paese provederanno che 'l signore darà loro libero salvachondotto e per più lungho tempo. E, se no llo aranno, i Gienovesi non ci faranno venire né nave né roba, che se chosì fosse gitterebe gran danno a questo paese, perché sono quelli che fanno più profitto al paese che altri Italiani ci sia. Ma noi cred(i)amo l'aranno ». E così infatti avvenne, entro la fine dell'anno: 703040, 703039, 703041, 703042, 703044, 703046, 703048.

neo che non meno di venti navi genovesi lasciavano le Fiandre non per Southampton, ma per cercare i loro carichi di ritorno in Spagna:

« partiranno al primo vento per andare a Sibia e ciercheranno loro ventura », « vanno in Ispagnia a cierchare loro ventura », « ssi ritorneranno indietro a cerchare loro ventura a chamino, perché di qua non n'a roba »¹⁵⁰.

Come non rimarcare, a questo punto, la parola *ventura* e il suo derivato *avventura*, con il suo implicito concetto di rischio o di profitto incerto, la stessa che definiva come 'Merchant Adventurers' i primi membri della gilda marittima inglese, seppure emanazione di un società assai meno sofisticata¹⁵¹?

Si accetti o no l'ipotesi di una crisi economica in quegli anni, la nostra corrispondenza ci offre una conferma oppure una semplice alternativa, e cioè l'eccessiva offerta di trasporti navali. Con frequenza almeno mensile, quando esprimevano la loro opinione sulle imbarcazioni (*i passaggi*) cui sarebbero state affidate le loro merci, i Datiniani non si limitavano a definirle « sicure », ma notavano che ve n'erano « assai »¹⁵². Anzi anche troppe, quando scrivevano che « navili per costà ci è assai più che roba, e tutti buoni », oppure « siché di qua fia passaggi un mondo »¹⁵³. Il che, in termini di gestione degli equilibri di un mercato di per sé difficile e forse depresso, non rappresentava certo un giudizio lusinghiero per gli armatori genovesi¹⁵⁴.

Oltre lo specchio deformante: mercanti fiorentini e patroni genovesi

Come già rimarcato da Melis, il carico della nave di Francesco Doria, sulla rotta fra Southampton e Porto Pisano nel 1407, era stimato in 180.000

¹⁵⁰ *Ibidem*, 602951, 311765, 602960, 311781, 118464, 702999, 703000, 703001, 703002, 703004, 703053, 703066, 703070, 703071.

¹⁵¹ Non dimentichiamo neppure il termine contemporaneo 'venture capital', che indica il capitale di rischio fornito da un investitore per finanziare l'avvio o la crescita di un'attività in settori ad elevato potenziale di sviluppo: SUTTON 2002, p. 27.

¹⁵² Esempi: ASPo, *Datini*, 311761, 311764, 311771, 311774, 602959, 509979, 416466, 509912, 700710, 509993, 9992, 9993, 9997, 9998, 118440, 702996.

¹⁵³ *Ibidem*, 308912, 509873.

¹⁵⁴ Sulla successiva crisi tardo-quattrocentesca delle grandi navi genovesi, la cui scarsa redditività economica ne causò alla fine l'estinzione, la bibliografia è ancora modesta e tutt'altro che conclusiva: cfr. HEERS 1961, pp. 271-279; NICOLINI 2018, p. 1162.

fiorini, di cui due terzi appartenevano a Fiorentini¹⁵⁵. Si tratta senz'altro di una cifra ingente, se si pensa che, a proposito di «ricche navi», i panni inglesi a bordo di due imbarcazioni genovesi nel 1447-1448 valevano 142.000 ducati ai prezzi correnti nell'isola (certo assai inferiori, comunque, a quelli praticati nel Mediterraneo)¹⁵⁶.

Ancora secondo Melis, nel Tardo Trecento i mercanti fiorentini e toscani in genere occuparono con le loro merci il 40% della portata delle grandi navi genovesi e veneziane in partenza da Sluis o da Southampton¹⁵⁷. Difficile dire se si tratti di una stima realistica. I corrispondenti da Londra scrivevano nel 1392 che «partiranno al gennaio 3 navi per Pisa e due per Genova» e nel 1395 che «le 5 navi partirebbero al primo vento. Le II vanno a Pisa, l'altre III a Genova»¹⁵⁸. Il 60% del traffico ai Fiorentini nel primo caso, dunque, e il 40% nel secondo? Come dimostrazione generica della potenza commerciale della città gigliata è stato più volte citato un passo di una lettera da Bruges a Valencia del 16 gennaio 1406:

«Piero Nottone è achordato chon noi Fiorentini e andrà in Inghilterra a charichare le lane. Termo Centurione e Polo Italiano andranno anche in Inghilterra per achordarsi di là se potranno avere roba, perché, oltr'a Piero Nottone, un'altra nave bisogna a' Fiorentini».

Ma appena due anni e mezzo dopo, il 15 luglio 1408, sempre da Bruges si annotava:

«Piero Nottone si è in Antona e leverà roba per Pisa, e al setembre si spac(i)erà. E non bisogna vi vadi altra nave, perché quella à bastanza, perché poche lane si chonperano per essere troppe chare questo anno»¹⁵⁹.

¹⁵⁵ MELIS 1985a, p. 29. Il dato è contenuto in due lettere da Firenze a Prato: «la nave di Franciescho Doria venia d'Inghilterra a Pisa con lane e panni che vagl(i)ono fl. 180^m, che di Fiorentini ve n'à 120^m»: ASPo, *Datini*, 3641, 5316.

¹⁵⁶ NICOLINI 2007a, pp. 258-259; TNA, E122/141/29, cc. 16r-20v, 52r-55r.

¹⁵⁷ MELIS 1984, pp. 23-24.

¹⁵⁸ ASPo, *Datini*, 407484, 408715.

¹⁵⁹ *Ibidem*, 604915, 702999. Nel dicembre 1406, a causa del naufragio di Pere Oliver, la nave di Francesco Doria non poteva imbarcare tutto il carico: «roba assai rimarrà a terra che non può levare», per cui «bisongnerà provedersi di altra nave»: 118477.

Due imbarcazioni negli anni di abbondanza, soltanto una in quelli di magra. Eppure, non dimentichiamolo, se è vero che la Compagnia Datini non era l'unica ad importare lana inglese per i mercanti toscani, è altrettanto vero che i soli Genovesi inviavano in media sette navi all'anno nelle acque della Manica.

Se è dunque indubbio che, nel controllo dei trasporti navali nei porti anglo-fiamminghi, «i fiorentini esercitavano un forte potere contrattuale»¹⁶⁰, non crediamo che questo potere fosse predominante. «E anche sia I° di mostrare a Genova che in parte si può fare senza loro», scrivevano Francesco Tornabuoni e Piero Cambini da Bruges alla sede centrale di Firenze il 2 settembre 1404¹⁶¹. Ma i Genovesi avevano mezzi e risorse per muoversi anche da soli, o meglio con tutti i loro altri clienti, *in primis* loro stessi e i Lombardi. Non a caso l'apice del loro potere economico-commerciale lungo la 'rotta di Ponente' si sarebbe manifestato più tardi, negli anni del regno inglese di Enrico VI (1422-1461).

In quegli stessi anni, fra il 1421 e il 1480, cercando di conquistarsi uno spazio all'interno di un mercato marittimo sempre più competitivo, i Fiorentini organizzarono una propria flotta di galere fra Porto Pisano, l'Inghilterra e le Fiandre. Essi tentarono cioè di «trasformare il sistema delle galere in un'operazione economicamente autosufficiente»: ma un simile obiettivo, osserva Michael Edward Mallett, «non era lo scopo delle galere»¹⁶². L'impresa fu soprattutto un'iniziativa di autopromozione, non una pagina memorabile nella storia delle marinerie italiane medievali.

Interpretando invece perfettamente il prodigioso *boom* dei panni dell'isola, i mercanti della capitale ligure e i patroni delle loro navi furono capaci di allestire una rete di contatti che veicolava i prodotti dell'Asia Minore e quelli delle savane africane insieme con quelli dell'agricoltura spagnola e del Wessex inglese, distribuendo i manufatti delle tintorie dello Hampshire sino ai bazar di Chio¹⁶³.

¹⁶⁰ GUIDI BRUSCOLI 2010, p. 423.

¹⁶¹ ASPo, *Datini*, 10001.

¹⁶² MALLETT 1967, pp. 144-145.

¹⁶³ FRYDE 1976, p. 346 e sgg.; NICOLINI 2007a, pp. 243-244.

Naturalmente quegli stessi mercanti e patroni non avevano smesso di imbarcare carichi di lana, anche per i Fiorentini¹⁶⁴, né questi ultimi di interessarsi ad essi. Nel 1473-1474 Gherardo Canigiani, direttore della filiale londinese del Banco dei Medici e chiamato « dilectus noster » dal re Edoardo IV, esportò a proprio nome ben 1.416 sacchi (2.407 *pocche*)¹⁶⁵.

Forse una storia economica dell'«Italia» tardo-medievale, e non solo delle sue città, attende ancora di essere scritta. Manca un equilibrato sguardo d'insieme che, nel pur doveroso riconoscimento delle diversità, riconduca i molteplici punti di vista ad un ponderoso bilancio globale. Certo, la storica dispersione di un immenso materiale documentario nei luoghi in cui esso è stato prodotto non aiuta una simile impresa. È molto difficile, cioè, sottoporre ad un unico sguardo gli archivi genovesi, quelli lombardi, quelli veneziani e quelli toscani. In più, in questa problematica visione unificante, in una dimensione soprattutto psicologica, Genova paga un ostacolo ulteriore, legato al suo proverbiale *understatement* e alla sua schiva riservatezza, che sembra spesso renderla «invisibile». Come la sua cartografia, ragiona Massimo Quaini, « esprime soprattutto una percezione locale, discontinua e frammentaria del territorio, è lo specchio di un potere e di un'autorità frantumati », così rischiano di essere messi in disparte

« i tanti mercanti genovesi che fecero fortuna al servizio di stati e potenze marittime mediterranei e atlantici e che fin dal medioevo fondarono un'altra storia della Liguria fuori della Liguria, in tutte le contrade del mondo, note o ancora da esplorare »¹⁶⁶.

¹⁶⁴ Nel 1451-1452, per discutere delle esportazioni di lana, vennero convocati di fronte al tribunale regio di Westminster quarantun mercanti italiani, fra cui almeno venticinque Genovesi e sette Fiorentini: TNA, E159/228, c. 225r (*recorda*, Trinity, 11). Le spedizioni di lana per i mercanti fiorentini Salviati (cfr. note 3 e 4) furono quelle di 466 *pocche* sulla caracca di Antonio Doria nel 1450 e di 104 *pocche* l'anno seguente su quella di Maurizio Cattaneo.

¹⁶⁵ TNA, E356/22, rot. 61v. Su Canigiani e sulle sue attività nel mercato laniero cfr. RUDDOCK 1951, p. 90; DE ROOVER 1970, pp. 477-480, 485-487; GUIDI BRUSCOLI 2012, pp. 28, 34.

¹⁶⁶ QUAINI 1994, pp. 42 e 61.

FONTI

ARCHIVIO DI STATO DI PRATO (ASPo)

Datini = *Archivio Datini*, *Corrispondenza*: < <http://datini.archiviodistato.prato.it/la-ricerca> >.

SOUTHAMPTON CIVIC RECORD OFFICE (SCRO)

Southampton Corporation = *Southampton Corporation, Petty Custom or Port Books*.

THE NATIONAL ARCHIVES, KEW, LONDON (TNA)

E122 = *Exchequer, King's Remembrancer, Particulars of Customs Accounts*.

E159 = *Exchequer, King's Remembrancer, Memoranda Rolls*.

E356 = *Exchequer, Pipe Office, Customs Accounts Rolls*.

BIBLIOGRAFIA

AMMANNATI 2008 = F. AMMANNATI, *L'Arte della Lana a Firenze nel Cinquecento: crisi del settore e risposte degli operatori*, in « *Storia Economica* », XI (2008), pp. 5-39.

Annales Genuenses = G. et IO. STELLAE *annales Genuenses*, a cura di G. PETTI BALBI, Bologna 1975 (*Rerum Italicarum Scriptores*², XVII/II).

ASHTOR 1978 = E. ASHTOR, *Il volume del commercio levantino di Genova nel secondo Trecento*, in *Saggi e documenti*, I, Genova 1978 (Civico Istituto Colombiano. Studi e Testi, 2), pp. 389-432.

BALARD 1978 = M. BALARD, *La Romanie génoise (XII^e - début du XV^e siècle)*, Genova-Roma 1978 (« *Atti della Società Ligure di Storia Patria* », n.s., XVIII, 1978; *Bibliothèque des Ecoles françaises d'Athènes et de Rome*, 235).

BALDUCCI PEGOLOTTI 1936 = F. BALDUCCI PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura*, a cura di A. EVANS, Cambridge (MS) 1936 (*The Mediaeval Academy of America*, 24).

BARATIER - REYNAUD 1951 = E. BARATIER - F. REYNAUD, *Histoire du commerce de Marseille*, II, Paris 1951.

BASSO 2016 = E. BASSO, *Fichi e frutta secca dal Mediterraneo ai mari del Nord (secoli XIII-XVI)*, in *Fichi. Storia, economia, tradizioni / Figs. History, Economy, Traditions*, a cura di A. CARASSALE - C. LITTARDI - I. NASO, Ventimiglia 2016 (Centro studi CeSA. Saggi e Ricerche, 1), pp. 75-96.

BENSA 1928 = E. BENSA, *Francesco di Marco da Prato. Notizie e documenti della mercatura italiana del secolo XIV*, Milano 1928.

BOLTON 1980 = J.L. BOLTON, *The Medieval English Economy, 1150-1500*, London 1980.

- BRAUDEL 1976 = F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1976 (ed. orig. Paris 1966).
- BRAUDEL 1981 = F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, [2.] *I giochi dello scambio*, Torino 1981 (ed. orig. Paris 1979).
- BRAUDEL 1982 = F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, [1.] *Le strutture del quotidiano*, Torino 1982 (ed. orig. Paris 1979).
- BRIDBURY 1962 = A.R. BRIDBURY, *Economic Growth. England in the Later Middle Ages*, London 1962.
- BRITNELL 1993 = R.H. BRITNELL, *The Commercialisation of English Society, 1000-1500*, Manchester-New York 1993.
- BURWASH 1947 = D. BURWASH, *English Merchant Shipping, 1460-1540*, Toronto 1947.
- Calendar 1408-1413* = *Calendar of the Patent Rolls preserved in the Public Record Office, Henry IV, IV. A.D. 1408-1413*, London 1909.
- CARUS-WILSON - COLEMAN 1963 = E.M. CARUS-WILSON - O. COLEMAN, *England's Export Trade, 1275-1547*, Oxford 1963.
- CHIAPPA MAURI 1973 = L. CHIAPPA MAURI, *Il commercio occidentale di Genova nel XIV secolo*, in «Nuova Rivista Storica», LVII (1973), pp. 571-612.
- COBB 1990 = *The Overseas Trade of London. Exchequer Customs Accounts, 1480-1*, a cura di H.S. COBB, London 1990 (London Record Society. Publications, 27).
- COLEMAN 1977 = D.C. COLEMAN, *The Economy of England, 1450-1750*, Oxford 1977.
- CRAEYBECKX 1958 = J. CRAEYBECKX, *Un grand commerce d'importation. Les vins de France aux anciens Pays-Bas (XIII^e-XVI^e siècle)*, Paris 1958.
- DA UZZANO 1766 = *La pratica della mercatura* scritta da G. di A. DA UZZANO nel 1442, in [G.F. PAGNINI], *Della decima e delle altre gravèzze [della moneta, e della mercatura de' Fiorentini fino al secolo XVI]*, IV, Lisbona-Lucca 1766.
- DE ROOVER 1959 = R. DE ROOVER, *La balance commerciale entre les Pays-Bas et l'Italie au quinzième siècle*, in «Revue belge de Philologie et d'Histoire», XXXVII (1959), pp. 374-386.
- DE ROOVER 1970 = R. DE ROOVER, *Il banco Medici dalle origini dal declino (1397-1494)*, Firenze 1970 (ed. orig. Cambridge, MS, 1953).
- DEL TREPPO 1972 = M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli 1972.
- DOEHAERD - KERREMANS 1952 = R. DOEHAERD - CH. KERREMANS, *Les relations commerciales entre Gènes, la Belgique et l'Outremont d'après les Archives notariales génoises (1400-1440)*, Bruxelles-Rome 1952 (Etudes d'histoire économique et sociale, 5).
- FÁBREGAS GARCÍA 2006 = A. FÁBREGAS GARCÍA, *La integración del reino nazarí de Granada en el espacio comercial europeo*, in «Investigaciones de Historia Económica», 2/6 (2006), pp. 11-39.
- FÁBREGAS GARCÍA 2012-2014 = A. FÁBREGAS GARCÍA, *El reino nazarí de Granada como área de comercio internacional: ¿colonia mercantil o espacio de integración?*, in «Anales de la Universidad de Alicante», Historia Medieval, 18 (2012-2014), pp. 153-169.

- FELLONI 1984 = G. FELLONI, *Struttura e movimenti dell'economia genovese tra Due e Trecento: bilanci e prospettive di ricerca*, in *Genova, Pisa e il Mediterraneo tra Due e Trecento. Per il VII centenario della battaglia della Meloria*, Genova 1984 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXIV/II), pp. 151-176; anche in ID., *Scritti di Storia Economica*, Genova 1998 (« Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XXXVIII), pp. 955-976.
- FOSCARI 2012 = G. FOSCARI, *Viaggi di Fiandra 1463-1464 e 1467-1468*, a cura di S. MONTEMEZZO, Venezia 2012.
- Francesco di Marco 2010 = *Francesco di Marco Datini. L'uomo il mercante*, a cura di G. NIGRO, Firenze 2010.
- FRYDE 1976 = E.B. FRYDE, *The English Cloth Industry and the Trade with the Mediterranean, c. 1370-c. 1480*, in *Produzione, commercio e consumo dei panni di lana (nei secoli XII-XVIII)*, Atti della "Seconda Settimana di Studio" (10-16 aprile 1970) dell'Istituto internazionale di Storia economica "F. Datini" di Prato, a cura di M. SPALLANZANI, Firenze 1976, pp. 343-367.
- FRYDE 1983 = E.B. FRYDE, *Italian Maritime Trade with Medieval England (c. 1270-c. 1530)*, in ID., *Studies in Medieval Trade and Finance*, London 1983, pp. 291-337.
- GELDERBLOM 2005 = O. GELDERBLOM, *The Decline of Fairs and Merchant Guilds in the Low Countries, 1250-1650*, in *Economy and Society in the Low Countries before 1850*, Working Paper 2005-1.
- GIAGNACOVO 2009 = M. GIAGNACOVO, *Guerre, epidemie e privato: il contenuto extra-economico del carteggio commerciale*, in « Reti Medievali Rivista », X (2009), pp. 163-199.
- GIAGNACOVO 2014 = M. GIAGNACOVO, *Appunti di metrologia mercantile genovese. Un contributo della documentazione aziendale Datini*, Firenze 2014.
- GILLIODTS-VAN SEVEREN 1875 = R. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaires des Archives de la ville de Bruges*, s. I, *Inventaire des Chartes*, t. III, Bruges 1875.
- GILLIODTS-VAN SEVEREN 1878 = R. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Inventaires des Archives de la ville de Bruges*, s. I, *Inventaire des Chartes*, t. VII, *Introduction*, Bruges 1878.
- GILLIODTS-VAN SEVEREN 1904 = R. GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancienne Estaple de Bruges*, I, Bruges 1904.
- GRAY 1966 = H.L. GRAY, *England Foreign Trade from 1446 to 1482*, in *Studies in English Trade in the Fifteenth Century*, a cura di E. POWER - M.M. POSTAN, New York 1966², pp. 1-38.
- GUIDI BRUSCOLI 2010 = F. GUIDI BRUSCOLI, *I rapporti con il Nord-Europa*, in *Francesco di Marco* 2010, pp. 407-428.
- GUIDI BRUSCOLI 2012 = F. GUIDI BRUSCOLI, *Mercanti-banchieri fiorentini tra Londra e Bruges nel XV secolo*, in « Mercatura è arte ». *Uomini d'affari toscani in Europa e nel Mediterraneo tardomedievale*, a cura di L. TANZINI - S. TOGNETTI, Roma 2012, pp. 11-44.
- GUIRAL-HADZIOSSIF 1986 = J. GUIRAL-HADZIOSSIF, *Valence, port méditerranéen au XV^e siècle (1410-1525)*, Paris 1986 (Publications de la Sorbonne. Série Histoire Moderne, 20).
- HEERS 1961 = J. HEERS, *Gènes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961 (Affaires et Gens d'affaires, XXIV).

- HINOJOSA MONTALVO 1986 = J. HINOJOSA MONTALVO, *El puerto de Alicante durante la Baja Edad Media*, in «Anales de la Universidad de Alicante», *Historia Medieval*, 4-5 (1986), pp. 151-166.
- HOLMES 1993 = G. HOLMES, *Anglo-Florentine Trade in 1451*, in «English Historical Review», CVIII (1993), pp. 371-386.
- HOSHINO 1980 = H. HOSHINO, *L'arte della lana in Firenze nel basso Medioevo. Il commercio della lana e il mercato dei panni fiorentini nei secoli XIII-XV*, Firenze 1980 (Biblioteca Storica Toscana, XXI).
- KINGSFORD 1925 = C.L. KINGSFORD, *West Country Piracy: The School of English Seamen*, in ID., *Prejudice and Promise in Fifteenth Century England*, Oxford 1925 (rist. anast. Liverpool-London 1962), pp. 78-106.
- LANE 1983 = F.C. LANE, *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Torino 1983 (ed. orig. Baltimore 1973).
- LE GOFF 1960 = J. LE GOFF, *Au Moyen Age: Temps de l'Eglise et temps du marchand*, in «Annales», 15 (1960), pp. 417-433.
- LIVI 1910 = D. LIVI, *Dall'archivio di Francesco Datini mercante pratese, etc.*, Firenze 1910.
- LLOYD 1977 = T.H. LLOYD, *The English Wool Trade in the Middle Ages*, Cambridge 1977.
- MALLET 1967 = M.E. MALLET, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford 1967.
- Manuale* 1963 = A. BORLANDI [= a cura di], *Il manuale di mercatura di Saminiato de' Ricci*, Genova 1963 (Istituto di Storia medievale e moderna. Fonti e Studi, IV).
- MELIS 1984 = F. MELIS, *L'economia fiorentina del Rinascimento*, con introduzione e a cura di B. DINI, Firenze 1984 (Opere sparse di Federigo Melis, 4).
- MELIS 1985 = F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, con introduzione di M. MOLLAT, a cura di L. FRANGIONI, Firenze 1985 (Opere sparse di Federigo Melis, 6).
- MELIS 1985a = F. MELIS, *Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medioevo*, in MELIS 1985, pp. 3-68.
- MELIS 1985b = F. MELIS, *Elenco descrittivo dei porti dell'Europa in un manoscritto fiorentino della fine del Trecento*, in MELIS 1985, pp. 69-76.
- MELIS 1985c = F. MELIS, *Sulla «nazionalità» del commercio marittimo Inghilterra-Mediterraneo, negli anni intorno al 1400*, in MELIS 1985, pp. 81-101.
- MELIS 1985d = F. MELIS, *Firenze e le sue comunicazioni con il mare nei secoli XIV-XV*, in MELIS 1985, pp. 121-141.
- MELIS 1990 = F. MELIS, *La diffusione nel Mediterraneo occidentale dei panni di Wervicq e delle altre città della Lys attorno al 1400*, in ID., *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, con introduzione di H. KELLENBENZ, a cura di L. FRANGIONI, Firenze 1990 (Opere sparse di Federigo Melis, 2), pp. 317-344.
- MOLLAT 1972 = M. MOLLAT, *Guerre de course et piraterie à la fin du Moyen-Âge: aspects économiques et sociaux. Position des problèmes*, in «Hansische Geschichtsblätter», XC (1972), pp. 1-14.

- MOLLAT 1975 = M. MOLLAT, *De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIV^e-XVI^e siècle)*, in « Mélanges de l'École Française de Rome », Moyen Âge - Temps Modernes, 87 (1975), pp. 7-25.
- MUNRO 1972 = J.H.A. MUNRO, *Wool, Cloth, and Gold. The Struggle for Bullion in Anglo-Burgundian Trade, 1340-1470*, Bruxelles-Toronto-Buffalo, 1972.
- MUNRO 1979 = J.H.A. MUNRO, *The 1357 Wool-Price Schedule and the Decline of Yorkshire Wool Values*, in « Textile History », X (1979), pp. 211-219.
- MUNRO 1998 = J.H.A. MUNRO, *Textiles as Articles of Consumption in Flemish Towns, 1330-1575*, in "Proeve 't al, 't is prysselyck". *Verbruik in Europese steden (13de-18de eeuw) / Consumption in European Towns (13th-18th Century): liber amicorum Raymond van Uytven*, a cura di W. PRÉVENIR, Antwerpen 1998 (« Bijdragen tot de geschiedenis », LXXXI/1-3), pp. 275-287.
- MUNRO 2001 = J.H.A. MUNRO, *The 'New Institutional Economics' and the Changing Fortunes of Fairs in Medieval and Early Modern Europe: the Textile Trades, Warfare, and Transaction Costs*, in *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee, secc. XIII-XVIII*, Atti della "Trentaduesima Settimana di Studi" (8-12 maggio 2000), dell'Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" di Prato, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 2001, pp. 405-451.
- MUNRO 2007 = J.H.A. MUNRO, *I panni di lana*, in *Il Rinascimento italiano e l'Europa*, IV. *Commercio e cultura mercantile*, a cura di F. FRANCESCHI - R.A. GOLDTHWAITE - R.C. MUELLER, Treviso-Costabissara 2007, pp. 105-141.
- MUSSO 1975 = G.G. MUSSO, *Navigazione e commercio genovese con il Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova (Secc. XIV-XV)*, con appendice documentaria a cura di M.S. JACOPINO, Roma 1975 (Pubblicazioni degli Archivi di Stato, LXXXIV).
- NICOLINI 2002 = A. NICOLINI, *Navi e mercanti savonesi in Inghilterra e nelle Fiandre (1371-1460)*, in « Atti e Memorie » della Società Savonese di Storia Patria, n.s., XXXVIII (2002), pp. 57-153.
- NICOLINI 2007a = A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese in Inghilterra nel Medioevo (1280-1495)*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLVII/I (2007), pp. 215-327.
- NICOLINI 2007b = A. NICOLINI, *Commercio marittimo genovese nei Paesi Bassi Meridionali nel Medioevo*, in « Atti della Società Ligure di Storia Patria », n.s., XLVII/II (2007), pp. 77-141.
- NICOLINI 2018 = A. NICOLINI, *Savona alla fine del Medioevo (1315-1528). Strutture, denaro e lavoro, congiuntura*, Novi Ligure 2018.
- ORELLA UNZUÉ 2016 = J.L. ORELLA UNZUÉ, *Relaciones mercantiles vascas entre la Edad Media y el Renacimiento*, in « Lurralde. Investigación y espacio », 39 (2016), pp. 107-198.
- POWER 1941 = E. POWER, *The Wool Trade in English Medieval History*, Oxford 1941.
- Pratica 1963 = C. CIANO [= a cura di], *La « Pratica di Mercatura » datiniana (secolo XIV)*, con presentazione di F. MELIS, Milano 1963 (Biblioteca della rivista « Economia e Storia », 9).
- QUAINI 1994 = M. QUAINI, *La Liguria invisibile*, in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi, La Liguria*, a cura di A. GIBELLI - P. RUGAFIORI, Torino 1994, pp. 43-102.

- RUDDOCK 1951 = A.A. RUDDOCK, *Italian Merchants and Shipping in Southampton, 1270-1600*, Southampton 1951 (Southampton Record Series, 1).
- RYDER 1984 = M.L. RYDER, *Medieval Sheep and Wool Types*, in « Agricultural History Review », 32 (1984), pp. 14-28.
- SOLDANI 2010 = M.E. SOLDANI, *Uomini d'affari e mercanti toscani nella Barcellona del Quattrocento*, Barcelona 2010 (Anejos del « Anuario de Estudios Medievales », 69).
- SORDINI 2000 = B. SORDINI, *Il porto della "gente vana". Lo scalo di Talamone tra il secolo XIII e il secolo XV*, Siena 2000.
- SUTTON 2002 = A.F. SUTTON, *The Merchant Adventurers of England: their Origins and the Mercers' Company of London*, in « Historical Research », 75 (2002), pp. 25-46.
- TENENTI - VIVANTI 1961 = A. TENENTI - C. VIVANTI, *Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIV^e-XVI^e siècles*, in « Annales », 16 (1961), pp. 83-86.
- THOMSON 1983 = J.A.F. THOMSON, *The Transformation of Medieval England, 1370-1529*, London-New York 1983.
- TIDDEMAN 2016 = M.M.S. TIDDEMAN, *Money Talks: Anglo-Norman, Italian and English Language Contact in Medieval Merchant Documents, c1200-c1450*, PhD Thesis, Aberystwyth University, July 2016.
- TOGNETTI 2009 = S. TOGNETTI, *Gli affari di messer Palla Strozzi (e di suo padre Nofri). Imprenditoria e mecenatismo nella Firenze del primo Rinascimento*, in « Annali di Storia di Firenze », IV (2009), pp. 7-88.
- UNALI 1983 = A. UNALI, *Marinai, pirati e corsari catalani nel basso Medioevo*, Bologna 1983.
- VACCARI 2010 = O. VACCARI, *Livorno: un osservatorio mediterraneo per l'approvvigionamento ittico*, in *Pesci, barche, pescatori nell'area mediterranea dal medioevo all'età contemporanea*, Atti del IV Convegno internazionale di Studi sulla Storia della pesca (Fisciano-Vietri sul Mare-Cetara, 3-6 ottobre 2007), a cura di V. D'ARIENZO - B. DI SALVIA, Milano 2010, pp. 293-320.
- VAN HOUTTE 1977 = J.A. VAN HOUTTE, *An Economic History of the Low Countries, 800-1800*, London 1977.
- WALTON 1991 = P. WALTON, *Textiles*, in *English Medieval Industries. Craftsmen, Techniques, Products*, a cura di J. BLAIR - N. RAMSAY, London 1991, pp. 319-354.
- ZUPKO 1968 = R.E. ZUPKO, *A Dictionary of English Weights and Measures from Anglo-Saxon Times to the Nineteenth Century*, Madison (WI) 1968.

Appendice. Elenco delle imbarcazioni genovesi in Inghilterra, dalla corrispondenza dell'Archivio Datini

| n. | patrono | movimenti | codice |
|-------|---|---|---------|
| 1a-3a | <i>III navili genovesi</i> | 05.09.1388: a Southampton | 800628 |
| | | 12.12.1388 / 05.03.1389: a Southampton | 800628 |
| 1b | <i>Ruberto Vivaldi</i> | 30.03.1389: da Southampton per Genova | 800631 |
| | | | 800632 |
| | | | 507532 |
| 2b | <i>Ghuillelmo Peston</i> | 07.02.1389: da Southampton per Genova | 800632 |
| | | | 9291826 |
| | | 05.03.1389: a Southampton | 800631 |
| 3b | <i>Luchetto Grillo</i> | 30.03.1389: da Southampton per Genova | 800632 |
| | | | 507532 |
| 4 | <i>Bernabò Dentua</i> | **05.1389: da Southampton per Genova | 800632 |
| 5 | <i>una nave genovese</i> | 04.01.1392: da Sluis a Southampton | 407479 |
| 6 | <i>Ostiano o Astiano o Stiano Basso</i> | 04.01.1392: a Southampton | 407479 |
| | | 11.07.1392: da Southampton per Genova | 407482 |
| 7 | <i>Antonio da Castello</i> | 01.05.1392: a Southampton | 9291777 |
| | | 11.07.1392: da Southampton per Genova | 312993 |
| 8 | <i>Franciesco Vacca</i> | 11.07.1392: da Southampton per Genova | 312992 |
| 10 | <i>Piero Nottone</i> | 03.01.1393: a Southampton | 407499 |
| | | 10.04.93: da Southampton per Genova | 1000418 |
| 11 | <i>Bernabò Dentuo</i> | 12.01.1393: a Southampton | 312997 |
| | | 25.04.1393: da Southampton per Genova | 313001 |
| 12 | <i>Monello o Manuello Doria</i> | 22.03.1393: a Southampton | 407453 |
| | | 25.04.1393: da Southampton per Genova | 313001 |
| 13 | <i>Gigl(i)o Di Negro</i> | 01.04.1393: a Porto Pisano dall'Inghilterra | 405706 |
| 14 | <i>Piero Chamilla</i> | 10.04.1393: da Southampton per il Levante | 1000418 |
| 15 | <i>Paolo Maruffo</i> | 10.04.1393: da Southampton per il Levante | 1000418 |
| 16 | <i>Arigo Lacchavele</i> | 10.04.1393: da Southampton per Genova | 1000418 |
| 17 | <i>Termo Centurione</i> | 25.04.93: da Southampton per Genova | 313001 |
| | | 10.07.1393: a Southampton da Sluis | 1000420 |
| 18 | <i>Rafaello Marabotto</i> | **08.1393: da Southampton per Sandwich e Genova | 700896 |
| | | | 313003 |
| | | | 1000422 |
| 19 | <i>Uberto da Ruciano</i> | **07.1393: a Southampton dal Levante | 313003 |
| 20 | <i>Salagrus Di Negro</i> | **08.1393: in partenza da Southampton | 313006 |
| 21 | <i>Cielistre Di Negro</i> | **11.1393: verso Southampton dalla Siria | 1000424 |
| 22 | <i>Iacopo Dentuo</i> | **03.1394: a Southampton | 313009 |
| 23 | <i>Franciescho Vaccha</i> | **12.1394: da Southampton per Cadice | 313009 |
| 24 | <i>Alberto da Ruciano o da Rusciano</i> | **12.1394: a Southampton | 313021 |
| 25 | <i>Franciescho Vaccha</i> | **12.1394: a Southampton | 313021 |
| 26 | <i>Arigo Lecchavela</i> | 07.02.1395: da Southampton per Porto Pisano | 313023 |
| | | | 313026 |

| n. | patrono | movimenti | codice |
|---------|--|---|--------------------------------------|
| 27 | <i>Giovanni Alesandri</i> o <i>d'Allessandri</i> | 27.03.1395: a Southampton **.**.1395: da Southampton per Porto Pisano | 1000615 313029 |
| 28 | <i>Piero Scorzuto</i> | 27.03.1395: a Southampton **.**.1395: da Southampton per Porto Pisano | 1000615 313029 |
| 29 | <i>nave Delfina</i> | **.**.1396: da Southampton, forse affondata o danneggiata | 1000642 313036 |
| 30 | <i>Salagrusso Di Negro</i> | **03.1396: a Southampton da Sluis | 313033 |
| 31 | <i>Giuliano Damare</i> | 23.09.1396: da Southampton per Siviglia e Porto Pisano | 313039 |
| 32 | <i>Ostiano Basso</i> | 23.09.1396: da Southampton per Siviglia e Porto Pisano | 313039 407459 |
| 33 | <i>Barixonus Spinulla</i> | **05.1396: a Southampton | 514436 |
| 34 | <i>Piero Dentuo</i> | 16.05.1397: da Southampton per Genova | 1000670 |
| 35 | <i>Stefano Ghisolfi,</i> <i>nave Ghisolfa</i> | 16.05.1397: da Southampton per Genova | 1000670 |
| 36 | <i>Lionello Damare</i> | **10.1397: a Southampton | 313045 |
| 37 | <i>Cipriano Spinola</i> | **10.1397: a Southampton | 313045 |
| 38 | **** | **10.1397: a Southampton **11.1397: a Southampton | 313045 313047 |
| 38 | <i>Ghabriello Grillo</i> | 05.03.1398: a Southampton 30.04.1398: da Southampton per Genova **11.1397: a Southampton | 313049 1000683 313047 |
| 39 | <i>Piero Scorzuto</i> | 05.03.1398: a Southampton 30.04.1398: da Southampton per Genova | 313049 1000683 |
| 40 | <i>nave Bandinella</i> | 31.03.1398: da Sluis per Southampton **05.1398: da Southampton | 1000683 1000685 |
| 41 | <i>G(i)ulian Damare</i> | 05.10.1398: da Southampton per Genova | 1000690 |
| 42 | <i>Bernabò Dentuo</i> o <i>Dantuo</i> | **04.1399: a Southampton 10.05.1399: da Southampton per Genova | 313053 407488 |
| 43 | <i>Ghabriele</i> o <i>Ghabriello</i> <i>Grillo</i> | **04.1399: a Southampton | 313053 |
| 44 | <i>Piero Scorzuto</i> | **04.1399: a Southampton | 313053 |
| 45 | <i>Gianus Spinello</i> | **04.1399: a Southampton | 313053 |
| 46 | <i>Benedetto da Fiesco</i> | **04.1399: a Southampton | 313053 |
| 47 | <i>nave Moniglia</i> | **04.1399: a Southampton | 1999696 |
| 48a-49a | <i>II navi genovesi</i> | 12.09.1399: a Southampton dal Levante **09.1399: a Southampton da Málaga, dopo essere stata catturata da pirati e poi riscattata | 311747 415398 415401 509961 |
| 50 | <i>nave Bandinella,</i> <i>Lorenzo Bandinella</i> | 05.10.1399: a Sluis da Southampton **12.1399: a Southampton | 602947 415408 509964 |
| 51 | <i>Pagbanino da Biascia</i> | **04.1400: a Southampton da Sluis 02.05.1400: da Southampton per Savona, Genova, Motrone o Porto Pisano | 509966 509967 509970 |
| 48b | <i>Antonio</i> o <i>Antonyo</i> o <i>Piero</i> <i>d'Allegro</i> o | **03.1400: a Southampton da Sluis | 602947 509964 |

| n. | patrono | movimenti | codice |
|-------------------|--|---|--------------------------------------|
| | <i>d'Alegro o de Legro</i> | 02.05.1400: da Southampton per Savona, Genova, Motrone o Porto Pisano | 509966 509967 509970 |
| 49b | <i>Luigi Chamilla o Luysy Chamillo o Luigy Chamela</i> | **03.1400: a Southampton da Sluis 02.05.1400: da Southampton per Savona, Genova, Motrone o Porto Pisano | 509964 509967 509970 |
| 52 | <i>G(i)ulyan o G(i)uliano Damare</i> | **04.1400: a Southampton | 311760 509891 |
| 53 | <i>Gherardo Vaccha</i> | **04.1400: a Southampton | 311760 509891 |
| 54a-59a, 60-62 | <i>9 navi genovesi</i> | **05.1400: a Southampton dal Levante | 118575 |
| | | **05.1400: a Southampton dal Levante | 118575 |
| 54b | <i>Bernabò Dentuo</i> | **08.1400: a Southampton da Sluis 22.10.1400: da Southampton per Catalogna, Genova e Levante | 509972 311770 |
| | | **05.1400: a Southampton dal Levante | 118575 |
| 55b | <i>Novello Larcharo o Larchario</i> | **08.1400: a Southampton da Sluis 22.10.1400: da Southampton per Catalogna, Genova e Levante | 509972 311770 |
| 56b | <i>G(i)ovanni Lomellino</i> | **05.1400: a Southampton dal Levante | 118575 |
| 57b | <i>Nicholoso da Munigl(i)a</i> | **05.1400: a Southampton dal Levante | 118575 |
| 58b | <i>Piero Italiano</i> | **05.1400: a Southampton dal Levante | 118575 |
| 59b | <i>Ghabrielo Pazano</i> | **05.1400: a Southampton | 118575 |
| 63a-66a | <i>4 navi vengono da Genova</i> | **01.1401: a Southampton da Genova | 509979 |
| | | **01.1401: a Southampton | 602959 |
| 63b | <i>Cristofano Chalvo</i> | **02.1401: da Southampton per la Spagna | 31778 31779 |
| | | **01.1401: a Southampton da Sluis | 602959 |
| 64b | <i>Cristofano Maruffo</i> | **02.1401: da Southampton per la Spagna | 603960 |
| | | **01.1401: a Southampton da Sluis | 602959 |
| 65b | <i>Piero d'Alegro</i> | **05.1401: a Southampton da Sluis **08.1401: da Southampton per Savona, Genova, Porto Pisano e Levante | 509982 509980 509911 408735 |
| | | **01.1401: a Southampton da Sluis | 602959 |
| 66b | <i>Termo Centurione o Centurioni</i> | **05.1401: a Southampton da Sluis **08.1401: da Southampton per Savona, Genova, Porto Pisano e Levante | 509982 509980 509911 408735 |
| 67 | <i>Stefano di Ghisolfi</i> | **01.1401: da Harfleur per Southampton | 602959 |
| 68 | <i>Berlinghieri Enbruno o Enbrone</i> | **06.1401: a Southampton da Sluis **07.1401: da Southampton per Savona, Genova, Porto Pisano e Levante | 416466 509911 |
| 69 | <i>Urbano da Finale o Urbano Finale</i> | **06.1401: a Southampton da Genova e Málaga 22.06.1401: a Southampton da Sluis | 509911 416466 |

| n. | patrono | movimenti | codice |
|---------|---|--|------------------|
| 70 | <i>Rafaelo o Raffaello Larcharo</i> | 14.09.1401: a Southampton dal Levante | 700707 |
| 71 | <i>G(i)uliano Damare</i> | **09.1401: a Southampton dal Levante | 416467 308917 |
| 72a-76a | <i>5 navi genovesi</i> | **10.1401: a Southampton dal Levante | 509985 |
| 77 | <i>Ghabriello Grillo</i> | **12.1401: da Sluis per Southampton e Genova | 700710 |
| 72b | <i>Francescho Vacha</i> | 18.12.1401: a Southampton da Genova e Málaga | 509987 |
| | | 15.01.1402: a Southampton da Sluis | 308914 |
| | | 09.04.1402: da Southampton per Genova | 308916 |
| 73b | <i>Polo Larcharo</i> | 18.12.1401: a Southampton dal Levante | 509987 |
| | | 03.05.1402: a Southampton da Sluis | 509989 |
| | | **01.1402: a Southampton dal Levante | 308912 |
| 74b | <i>Paganino de Biasc(i)a</i> | 15.01.1402: a Southampton da Sluis | 308914 308917 |
| | | 08.05.1402: da Southampton per Genova | 308918 |
| | <i>nave Lomellina,</i> | **01.1402: a Southampton dal Levante | 308912 |
| 75b | <i>Nicoloxo o Nicheruosio o Andrea Lomelino</i> | 15.01.1402: a Southampton da Sluis | 308914 |
| | | 08.05.1402: da Southampton per Genova | 509958 |
| 76b | <i>Ottavian Lercharo</i> | 15.01.1402: a Southampton da Sluis | 308914 |
| 78 | <i>Piero d'Alegro</i> | **04.1402: a Southampton da Sluis | 602961 |
| 79 | <i>Termo Centurioni</i> | **04.1402: a Southampton da Sluis | 602961 |
| 80 | <i>G(i)uliano Damare</i> | 19.04.1402: da Sluis a Southampton | 308916 |
| | | 08.05.1402: da Southampton | 308918 |
| | | 03.05.1402: a Southampton da Genova e Málaga | 509919 |
| 81 | <i>Araghon o Arghone Doria</i> | 11.09.1402: da Southampton per Genova | 308917 308922 |
| 82 | <i>Niccheruosio o Nicholoso Lomellino</i> | 08.05.1402: da Southampton | 308917 308918 |
| 83 | <i>Stefano Ghisolfi e G(i)org(i)o Spirano</i> | **04.1402: a Southampton da Romania e Cadice | 602961 308919 |
| 84 | <i>Dar(i)o Doria</i> | **08.1402: a Southampton per Genova | 509925 |
| | | 04.10.1402: a Southampton da Genova e Málaga | 509991 |
| 85 | <i>Novello Larcharo</i> | **12.1402: da Sluis per Southampton e Genova | 509927 509929 |
| 86 | <i>Marchione Doria</i> | **10.1402: a Southampton (?) | 509991 |
| 87 | <i>G(i)uliano Centurione</i> | 09.11.1402: a Southampton da Genova | 509992 |
| | | **02.1403: da Sluis per Southampton | 509993 |
| | | **01.1403: a Southampton da Genova | 308924 |
| 88 | <i>Lorenzo Bandinella</i> | **05.1403: a Southampton da Sluis | 509942 |
| | | 23.05.1403: da Southampton | 509941 |
| | | 15.01.1403: a Southampton da Genova e Málaga | 509993 |
| 89 | <i>Gofredo o G(i)ufredo Spinola</i> | **05.1403: a Southampton da Sluis | 509442 |
| | | 23.05.1403: da Southampton | 509941 |
| 90 | <i>Lorenzo d'Andrea</i> | 15.01.1403: a Southampton da Genova e Málaga | 509993 |
| 91-92 | <i>2 navi Enbrune, Andrea e Berlingieri Enbruno</i> | **04.1403: a Southampton dal Levante | 509942 |
| | | 06.06.1403: da Southampton per Sluis | |

| n. | patrono | movimenti | codice |
|-------------------|--|--|--------|
| 93a-96a, 97-99 | <i>5 navi e 2 characche di Genovesi</i> | **05.1403: nella Manica, attaccate da corsari inglesi | 509941 |
| 93b | <i>Stefano Grisolfi</i> | **06.1403: a Southampton | 509942 |
| | | **07.1403: a Southampton | 308928 |
| 94b | <i>Piero Centurione</i> | **08.1403: da Southampton per Sluis | 509944 |
| | | 15.09.1403: da Sluis per Southampton | 509895 |
| | | 17.01.1404: da Southampton per Genova | 509949 |
| | | **07.1403: a Southampton | 308928 |
| 95b | <i>Raffaello Squarc(i)aficbo</i> | **08.1403: da Southampton per Sluis | 509944 |
| | | 15.09.1403: da Sluis per Southampton | 509895 |
| | | 17.01.1404: da Southampton per Genova | 509949 |
| 96b | <i>Gianus o Giano o G(i)anni Maruffo</i> | **07.1403: a Southampton da Napoli | 308928 |
| | | **08.1403: da Southampton per Sluis | 509944 |
| 100 | <i>Girolamo Grillo</i> | **03.1404: a Southampton dal Levante | 9996 |
| | | 23.03.1404: da Southampton per Sluis | 509883 |
| 101 | <i>Francescho Doria</i> | **03.1404: a Southampton da Genova, Málaga e Cadice | 9996 |
| | | 15.03.1404: da Southampton per Sluis | 509883 |
| 102 | <i>Nicholoso da Monegl(i)a</i> | **03.1404: a Southampton da Genova, Málaga e Cadice | 9996 |
| | | 23.03.1404: da Southampton per Sluis | 509883 |
| 103 | <i>Francescho Vaccha</i> | **02.1405: a Southampton da Sluis | 509906 |
| 104-106 | <i>3 characche di Genovesi</i> | 16.03.1405: da Southampton per Genova | 604905 |
| 107 | <i>Polo Italiano</i> | 29.03.1405: a Southampton | 509888 |
| | | **12.1405: da Cadice per Southampton e Sluis | 517786 |
| 108 | <i>Piero Nottone</i> | 04.02.1406: da Sluis per Southampton | 118437 |
| | | 27.03.1406: da Southampton per Ibiza e Genova | 118442 |
| 109 | <i>Termo Centurione</i> | 04.02.1406: da Sluis per Southampton | 118437 |
| | | 27.03.1406: da Southampton per Genova | 118442 |
| 110 | <i>Anbruog(i)o Ardimento</i> | 04.02.1406: da Sluis per Southampton | 118437 |
| | | **03.1406: da Southampton per Siviglia e Levante | 517792 |
| 111 | <i>Lorenzo Bandinella</i> | 04.02.1406: da Sluis per Southampton | 118437 |
| | | **03.1406: da Southampton per Siviglia e Levante | 517792 |
| 112 | <i>G(i)achomo da Murta</i> | 26.03.1406: a Southampton da Valencia | 118442 |
| 113 | <i>Francescho Spinola</i> | **04.1406: a Southampton da Valencia | 118442 |
| 114 | <i>Inperiale Lomellino</i> | 12.05.1406: da Southampton per Piombino | 118448 |
| 115 | <i>Francescho Doria</i> | **09.1406: da Sluis per Southampton | 118464 |
| | | 02.03.1407: da Southampton per Porto Pisano | 118487 |
| 116 | <i>Vincente o Vincenzo Inperiale</i> | **12.1406: a Southampton | 118477 |
| | | **01.1407: da Southampton per Sluis, naufragata in Frisia | 118480 |
| 117 | <i>Polo Italiano</i> | **03.1407: a Southampton da Valencia | 702951 |
| 118 | <i>Termo Centurione</i> | **03.1407: a Southampton | 702951 |

| n. | patrono | movimenti | codice |
|------|--|--|------------------|
| 119 | <i>Lorenzo Bandinella</i> | **03.1407: a Southampton dalla <i>Romania</i> | 702951 |
| 120 | <i>Angelo Di Negro</i> | 23.08.1407: da Sluis per Southampton e Genova | 702971 |
| 121 | <i>Anbrog(i) o Ardimento</i> | 23.08.1407: da Sluis per Southampton e Genova | 702971 |
| 122 | <i>Batista Lomellino</i> | 23.08.1407: da Sluis per Southampton e Genova | 702971 |
| 123 | <i>Alberto Cichongna</i> | 20.09.1407: da Sluis per Southampton | 702973 |
| | | 14.11.1407: da Southampton per Genova | 702978 |
| 124 | <i>Lionardo Spinola</i> | **01.1408: a Southampton da Málaga | 702984 |
| | | 02.02.1408: da Southampton a Sluis, naufragata | 702986 |
| | | **01.1408: a Southampton da Siviglia | 702984 |
| 125 | <i>Ghabriello Imperiale</i> | 11.05.1408: da Sluis per Southampton | 702995 |
| | | 07.06.1408: da Southampton per il Levante | 702998 |
| 126 | <i>nave o navetta</i> | **01.1408: a Southampton da Napoli | 702984 |
| 126 | <i>Pellegrino Giribaldi</i> | 21.03.1408: da Sluis per Southampton e Genova | 702991 |
| 127 | <i>Polo Italiano</i> | 21.03.1408: da Sluis per Southampton e Genova | 702991 |
| | | 12.03.1408: a Southampton | 702991 |
| 128 | <i>Francescho Fantinanti</i> | 11.05.1408: a Southampton da Sluis | 702995 |
| | | 07.06.1408: da Southampton per Genova e Porto Pisano | 702998 |
| 129 | <i>Piero Centurione</i> | 11.05.1408: da Sluis per Southampton | 702995 |
| | | 07.06.1408: da Southampton per il Levante | 702998 |
| 130 | <i>Piero d'Alegro</i> | 11.05.1408: a Southampton da Sluis | 702995 |
| | | 07.06.1408: da Southampton per Genova e Porto Pisano | 702998 |
| 131a | <i>Nicholoso Imperiale, già Lucha Ardimento</i> | **05.1408: passaggio di proprietà dopo un incidente | 702994 |
| | | 13.09.1408: a Southampton | 703003 |
| 132 | <i>Anbruog(i) o Ardimento</i> | **06.1408: a Southampton da Creta | 702998 |
| 133 | <i>Pagbanino da Biasc(i)a</i> | **06.1408: a Southampton da Creta | 702998 |
| | | **06.1408: a Southampton da La Rochelle | 702998 |
| 134 | <i>Piero Nottone</i> | **03.1409: da Southampton per Porto Pisano, catturata da pirati presso Monaco | 703018 703022 |
| 135 | <i>Giuliano Centurione</i> | **06.1408: a Southampton dal Levante | 702998 |
| | | **08.1408: da Sluis per Southampton e Levante | 703002 |
| 136 | <i>Marchovaldo Gentile</i> | **06.1408: a Southampton da Napoli | 702998 |
| 137 | <i>Francescho Doria</i> | **06.1408: a Southampton | 702998 |
| 138 | <i>Francescho Spinola</i> | 19.10.1408: da Southampton per Genova | 703007 |
| 139 | <i>Chasano Spinola</i> | **11.1408: a Southampton | 703008 |
| | | **04.1409: da Southampton per Sicilia e Levant | 703019 |
| 140 | <i>Ambruog(i) o di Pagbano</i> | **11.1408: a Southampton | 703008 |
| | | **04.1409: da Southampton per Sicilia e Levante | 703019 |
| 141 | <i>Giufré Spinola</i> | **12.1408: a Southampton | 703012 |
| 142 | <i>G(i)achomo da Murta</i> | **12.1408: a Southampton, naufragata in porto | 703012 703015 |
| 131b | <i>Cristofano Maruffo, già Nicholoso Imperiale</i> | **03.1409: passaggio di proprietà a Sluis | 703018 |
| 143 | <i>Azelino Salvaticho</i> | **04.1409: da Southampton per Sicilia e Levante | 703019 |

| n. | patrono | movimenti | codice |
|-----------|--|--|------------------|
| 144 | <i>Paghanino da Biasc(i)a</i> | **05.1409: a Southampton da Siviglia | 703020 |
| | | **10.1409: a Southampton da Sluis | 703025 |
| | | 07.11.1409: da Southampton per Siviglia, Sicilia, Puglia e il Levante | 703040 703046 |
| 145 | <i>Angelo Di Negro</i> | **05.1409: a Southampton dal Levante | 703021 |
| 146 | <i>Federigho A(i)ghardo</i> | 06.06.1409: a Southampton da Valencia | 703022 |
| | | **10.1409: a Southampton da Sluis | 703040 |
| 147 | <i>Urbano Centurione</i> | **06.1409: da Valencia, naufragata nella Manica | 702020 703023 |
| | | **10.1409: a Southampton da Sluis | 703040 |
| 148 | <i>Baliano Pinello</i> | 07.11.1409: da Southampton per Genova | 703046 |
| 149 | <i>Francescho d'Asti</i> | **10.1409: a Southampton da Sluis | 703040 |
| | | 07.11.1409: da Southampton per Genova | 703046 |
| 150 | <i>Rafaelo Testa</i> | **11.1409: dal Levante per Southampton, naufragata presso Bristol | 703046 |
| 151 | <i>Piero Centurione</i> | **12.1409: verso l'Inghilterra, naufragata in Galizia | 703047 703048 |
| | | **12.1409: da Siviglia, naufragata al largo di Southampton | 703048 |
| 152 | <i>Antonio Bono</i> | **12.1409: a Southampton dal Levante | 703048 |
| | | **02.1410: a Sluis da Southampton | 703043 |
| | | 11.06.1410: da Sluis per Southampton, Cadice e Levante | 703064 703065 |
| 153 | <i>Tommaxo Enbrone o Tomaso Enbruno</i> | **01.1410: a Southampton | 703049 |
| | | **02.1410: a Sluis da Southampton | 703043 |
| | | 11.06.1410: da Sluis per Southampton, Cadice e Levante | 703064 703065 |
| 154 | <i>Anfrione o Raffaello Squarc(i)aficho</i> | **01.1410: a Southampton | 703049 |
| | | **02.1410: a Sluis da Southampton | 703043 |
| | | 11.06.1410: da Sluis per Southampton, Cadice e Levante | 703064 703065 |
| 155 | <i>Antonio Bonaventura</i> | **01.1410: a Southampton | 703049 |
| | | **02.1410: a Sluis da Southampton | 703043 |
| | | 15.05.1410: da Sluis per Southampton, Cadice e Genova | 703062 703065 |
| 156 | <i>Lionardo da Savingnone</i> | **01.1410: a Southampton | 703051 |
| | | **02.1410: a Sluis da Southampton | 703053 |
| | | 15.05.1410: da Sluis per Southampton | 703062 |
| 157 | <i>Ghabriello Inperiale</i> | 13.06.1410: da Southampton per Cadice e Genova | 703065 |
| 158 | <i>Nicholò da Levanto</i> | **01.1410: a Southampton | 703051 |
| | | **03.1410: a Southampton | 703053 |
| 159 | <i>Giufré Spinola</i> | **04.1410: a Southampton da Málaga | 703055 703056 |
| | | 15.05.1410: da Sluis per Southampton | 70306 |
| 160 | <i>Giovanni Fazio</i> | 13.06.1410: da Southampton per Cadice e Genova | 703065 |
| 161 | <i>Polo Italiano</i> | **05.1410: a Southampton da Valencia | 703063 |
| 162a-163a | <i>III navi genovesi</i> | **07.1410: a Southampton dal Levante | 703067 |
| 164 | <i>(Bartolomeo Pinello, Cri- stofano Calvo, Luigi da Montezemollo)</i> | **08.1410: a Sluis da Southampton | 703070 |

| n. | patrono | movimenti | codice |
|------|---|---|------------------|
| 165 | <i>nave Gentile, Andreotto o Andreolo Gentile</i> | **07.1410: a Southampton dal Levante | 703067 |
| | | **08.1410: a Sluis da Southampton | 703070 |
| | | **02.1411: a Southampton per Siviglia e Levante | 703072 118061 |
| 162b | <i>Bartolomeo Pinello</i> | **10.1410: da Southampton per Genova | 118055 |
| 163b | <i>Cristofano Calvo</i> | **10.1410: da Southampton per Genova | 118055 |
| 166 | <i>una nave genovese</i> | **11.1410: a Southampton da Napoli | 118057 |
| 167 | <i>Polo Italiano</i> | **01.1411: a Southampton da Valencia | 718059 |
| 168 | <i>Angnolo Di Negro</i> | **05.1411: a Southampton | 118065 |
| | | **07.1411: da Sluis a Southampton per Genova | 118068 |
| 169 | <i>Stefano Cholonbotto</i> | **05.1411: a Southampton per Nicosia | 118065 |

Sommario e parole significative - Abstracts and key words

L'analisi di circa 3.000 lettere inviate, fra Tre e Quattrocento, da Londra e Bruges ai diversi fondaci mediterranei della Compagnia Datini ha permesso di osservare sotto una nuova prospettiva le attività marittime genovesi in Inghilterra. Lo studio fornisce non solo dati già noti sull'interscambio commerciale, ma anche elementi di grande interesse sulle difficoltà della navigazione, sulla scarsa efficienza dei trasporti marittimi e sulle sue ripercussioni nella competizione per i mercati.

Parole significative: Tardo Medioevo, commercio marittimo, Genova, Inghilterra, Datini.

Survey of about 3,000 commercial letters which were sent, between 13th and 14th centuries, from London and Brugge to the different Mediterranean branches of the Datini Company enabled us to observe under a new light the maritime enterprises of Genoese in England. Our study shows not only well known data about commercial exchanges, but also very interesting elements about shipping difficulties, low cost-effectiveness of maritime transportation and its consequences on markets competition.

Key words: Late Middle Ages, maritime trade, Genoa, England, Datini.

INDICE

| | | |
|--|------|-----|
| <i>Denise Bezzina</i> , I <i>de Nigro</i> fra Due e Trecento: progetti familiari e modalità consociative di un albergo genovese. Prime ricerche | pag. | 5 |
| <i>Alberto Quartapelle</i> , Il vero ed il 'falso' Lanzarotto Malocello | » | 23 |
| <i>Angelo Nicolini</i> , Navi genovesi in Inghilterra dalla corrispondenza dell'Archivio Datini (1388-1411) | » | 29 |
| <i>Laura Balletto</i> , Un Maonese di Chio a metà del Quattrocento: Francesco Giustiniani <i>de Garibaldo</i> e il suo testamento olografo in genovese | » | 87 |
| <i>Sarah Pagano</i> , La compagnia di Nostra Signora Addolorata di Savona. Documenti per la storia e il patrimonio artistico | » | 143 |
| <i>Joaquín Sáez Vidal</i> , Una Inmaculada localizada en Alicante, obra atribuida al genoves Domenico Piola | » | 165 |
| Albo Sociale | » | 183 |

ATTI DELLA SOCIETÀ LIGURE DI STORIA PATRIA

COMITATO SCIENTIFICO

GIOVANNI ASSERETO - MICHEL BALARD - CARLO BITOSSO - MARCO BOLOGNA -
STEFANO GARDINI - BIANCA MARIA GIANNATTASIO - PAOLA GUGLIELMOTTI -
PAOLA MASSA - GIOVANNA PETTI BALBI - VITO PIERGIOVANNI - VALERIA
POLONIO - DINO PUNCUH - ANTONELLA ROVERE - FRANCESCO SURDICH

Segretario di Redazione


Fausto Amalberti

✉ redazione.slsp@yahoo.it

Direzione e amministrazione: PIAZZA MATTEOTTI, 5 - 16123 GENOVA
Conto Corrente Postale n. 14744163 intestato alla Società

🖥 <http://www.storiapatriagenova.it>

✉ storiapatria.genova@libero.it

 **Associazione all'USPI**
Unione Stampa Periodica Italiana

Direttore responsabile: *Marta Calleri*

Editing: *Fausto Amalberti*

ISBN - 978-88-97099-41-3

ISSN - 2037-7134

Autorizzazione del Tribunale di Genova N. 610 in data 19 Luglio 1963
Finito di stampare nel dicembre 2018 - C.T.P. service s.a.s - Savona