

# «Il libro de capitoli de viaggio» (1446) Uomini, navi e merci da Firenze sulle rotte del Mediterraneo

di Eleonora Plebani

## 1. *Il consolato del mare di Firenze: l'alterna fortuna di un tema storiografico*

L'inserimento di Firenze nel circuito delle potenze marittime del Mediterraneo bassomedievale, l'organizzazione delle galee di mercato e le relative conseguenze politiche e commerciali non sono sicuramente argomenti nuovi per la letteratura storica, anzi hanno conosciuto un lungo periodo di utilizzo strumentale nel passaggio fra i secoli XIX e XX, seguito da diversi anni di parziale silenzio<sup>1</sup>. Dopo il fondamentale lavoro di Michael Mallett del 1967 sulle galee fiorentine del XV secolo<sup>2</sup> – che ampliava un precedente saggio dello stesso autore pubblicato una decina di anni prima<sup>3</sup> – non mi risultano

<sup>1</sup> L'interesse degli storici nei riguardi del Consolato del Mare di Firenze ha seguito lo sviluppo delle tematiche relative alle corporazioni. La scuola economico-giuridica di fine Ottocento osservò con interesse sia la parabola storica delle Arti, sia l'importanza dei Consoli del Mare in rapporto, ad esempio, alle relazioni con l'Oriente cristiano e con i Turchi; si veda a tal proposito Müller, *Documenti sulle relazioni*. In seguito, il corporativismo di stato propugnato dal regime fascista deformò in senso propagandistico l'analisi storica incentrata sulle Arti, così come l'espansionismo coloniale orientò la letteratura storica a utilizzare il fondo del Consolato del Mare esclusivamente a proposito delle norme statutarie delle *nationes* fiorentine; si veda ad esempio *Statuti delle colonie fiorentine*.

<sup>2</sup> Mallett, *The florentine galleys*.

<sup>3</sup> Mallett, *The sea consuls of Florence*. Il contributo, densissimo di informazioni documentarie, è il sondaggio iniziale sul materiale di archivio disponibile a proposito dell'impegno della Signoria di Firenze quale organizzatrice e committente del sistema delle galee di mercato. Il saggio è in effetti più un repertorio di fonti disponibili sul Consolato del Mare che un'analisi storica della

materiali relativi all'“avventura” marittima di Firenze e al suo Consolato del Mare fino alla metà degli anni Novanta del secolo scorso, fatta eccezione per le riflessioni di Federigo Melis<sup>4</sup>.

È del 1993 l'analisi di Franco Franceschi che, prendendo in considerazione la magistratura dei Consoli del Mare, mette in luce la filiazione dal sistema delle corporazioni fiorentine inquadrando tale rapporto nella più ampia problematica della ristrutturazione delle competenze delle Arti in età medicea<sup>5</sup>. Nonostante la ricchezza di spunti di ricerca offerta dal contributo di Franceschi, solo in anni recentissimi il tema della proiezione mediterranea di Firenze è stato nuovamente preso in considerazione sotto diversi aspetti.

In occasione della ricorrenza del sesto centenario della conquista fiorentina di Pisa<sup>6</sup>, Sergio Tognetti ha proposto una sintesi sui risultati fino ad allora acquisiti in relazione al commercio marittimo fiorentino<sup>7</sup>. L'autore ritiene che le critiche rivolte dagli storici al sistema delle galee di mercato di Firenze siano state per lo meno ingenerose. In sostanza, Firenze, rilanciando l'arsenale di Pisa, favorì il relativo indotto senza ridurne il volume dei traffici, anzi incentivò il trasferimento a Pisa dei corrispondenti delle compagnie mercantili-bancarie fiorentine. Riuscì quindi a rendere autonomi i collegamenti marittimi di Firenze con significative piazze come Alessandria d'Egitto svincolandoli dal ricorso alle navi veneziane e, soprattutto, unì strettamente per diversi decenni politica e commercio instaurando per la prima volta un sistema centralizzato di organizzazione mercantile<sup>8</sup>.

In questo contesto, va segnalata anche l'analisi proposta, nel 2009, da Giovanni Ciccaglioni, alla luce dell'incapacità del governo fiorentino di comprendere sino in fondo – e quindi di gestire nel modo opportuno – lo spostamento dell'asse economico e dell'assetto geografico e statale di Firenze concretizzatosi con l'apertura costiera grazie alle acquisizioni di Pisa e di Livorno<sup>9</sup>. Certo è che, accanto a studi rivolti all'approfondimento del quadro politico-economico, negli ultimi due anni è aumentata l'attenzione verso la presenza dei mercanti fiorentini e toscani in area iberica, tanto nelle zone

documentazione censita, ma ha avuto il merito di recuperare un tema lasciato per molti anni in posizione secondaria.

<sup>4</sup> Melis, *Firenze e le sue comunicazioni*.

<sup>5</sup> Franceschi, *Intervento del potere centrale*. In particolare l'autore si sofferma sull'uso strumentale che del Consolato del Mare fece il governo mediceo allo scopo di centralizzare le linee direttive dell'organizzazione del sistema mercantile. Tale esigenza rese il Consolato lo strumento collegiale di maggior affidabilità non solo in relazione a tematiche economiche e marittime, ma anche in rapporto alla volontà di indebolire le prerogative del tribunale della Mercanzia.

<sup>6</sup> *Firenze e Pisa dopo il 1406*.

<sup>7</sup> Tognetti, *Firenze, Pisa e il mare*.

<sup>8</sup> *Ibidem*, pp. 151-175.

<sup>9</sup> Ciccaglioni, *Il mare a Firenze*. Secondo Ciccaglioni, la classe dirigente fiorentina – sia il gruppo che faceva capo agli Albizzi, sia l'oligarchia medicea – non riuscì ad assecondare con gli adeguati strumenti istituzionali la velocità con cui venne a cadere il binomio di relazioni città-contado e a recepire di conseguenza le nuove necessità di uno stato a dimensione regionale con una proiezione marittima sul Mediterraneo.

riconquistate dai sovrani cattolici<sup>10</sup>, quanto nei territori ancora sottoposti alla dominazione islamica<sup>11</sup>.

Con il presente contributo intendo, invece, proporre un'iniziale ricognizione delle informazioni relative alla microstoria della vita a bordo delle galee che mi sembra sia stata lasciata sinora in secondo piano in favore dell'analisi dei flussi commerciali, degli statuti e del funzionamento delle *nationes* fiorentine, della tipologia merceologica trasportata dai vascelli di Firenze. Il fondo documentario dove sono raccolte la maggior parte delle informazioni relative alle consuetudini e alle disposizioni relative agli equipaggi delle galee di mercato fiorentine è conservato presso l'Archivio di Stato di Firenze sotto la denominazione di *Consoli del Mare*<sup>12</sup>.

In tale prospettiva, mi sembrano altrettanto interessanti le notizie prosopografiche concernenti i membri della magistratura del consolato del mare, dei capitani delle galee e dei commissari di bordo i cui elenchi nominali ci sono giunti in serie pressoché complete grazie alle quali, dunque, è possibile analizzare l'interesse e la presenza delle maggiori famiglie fiorentine nei riguardi di un settore molto particolare e di tardo incardinamento nella struttura istituzionale della Firenze quattrocentesca.

## 2. *Uomini*

### 2.1. *I Consoli del Mare*

L'acquisto di Livorno nel 1421 consentì alla Repubblica di Firenze di completare l'organizzazione del suo sistema portuale iniziato con la già menzionata conquista di Pisa del 1406<sup>13</sup>. Il 29 novembre dello stesso 1421, veniva emanata una *Provvisione* con la quale si istituiva la magistratura dei Consoli del Mare<sup>14</sup>. Il nuovo *officium* fu legato alle Arti sino dalla sua fondazione e dal

<sup>10</sup> A tal proposito ricordo la monografia di Soldani, *Uomini d'affari e mercanti* e il contributo di Orlandi, *Al soffio degli Alisei*.

<sup>11</sup> González Arévalo, *Rapporti commerciali*.

<sup>12</sup> Archivio di Stato di Firenze (da ora in poi ASF), *Consoli del Mare*, regg. I-XVIII. Alcuni fascicoli del reg. IV sono stati editi oltre ottanta anni fa in traduzione francese da Grunzweig, *Le fonds du Consulat de la Mer*.

<sup>13</sup> Federigo Melis definì Pisa «il porto naturale di Firenze»: Melis, *Firenze e le sue comunicazioni*, p. 123. Per una sintesi sulla situazione geo-politica degli scali portuali di cui si servì Firenze prima della conquista pisana si veda Sordini, *Il porto della "gente vana"*. Con la realizzazione di un sistema di bacini di attracco direttamente gestito, Firenze intendeva svincolarsi dalla dipendenza da flotte straniere, sebbene Federigo Melis abbia evidenziato che «tra le forme di economia integrate – i così detti sistemi integrati – del Medioevo una delle espressioni più significative sia quella dei servizi disimpegnati di alcune flotte per gli altri paesi, specialmente per quelli non marittimi (...) e (...) appare evidente che un po' tutte le marine mediterranee ed atlantiche hanno concorso in maniera decisiva allo sviluppo di quella grande potenza economica che è stata Firenze» (Melis, *I rapporti economici fra la Spagna e l'Italia*, p. 269).

<sup>14</sup> «Magnifici et potentes domini domini priores Artium et Vexillifer iustitie populi et communis Florentie (...) providerunt ordinaverunt et deliberaverunt die vigesimono mensis novem-

mondo corporativo mercantile dovevano provenire i suoi sei membri, con una netta prevalenza delle arti maggiori cui spettavano inizialmente quattro componenti<sup>15</sup>. La riconosciuta rilevanza dei Consoli del Mare per l'intero sistema commerciale fiorentino favorì, fino dai primi anni, una crescita della presenza delle arti maggiori che, dal 1425, espressero cinque dei sei Consoli<sup>16</sup>.

I registri del fondo *Tratte* forniscono l'elenco nominale completo dei Consoli del Mare per quasi cinquanta anni, dalla fine degli anni venti alla metà degli anni settanta del Quattrocento<sup>17</sup>. Attraverso l'analisi prosopografica di tali liste è possibile rilevare la presenza della gran parte delle famiglie appartenenti all'oligarchia fiorentina senza una preminenza evidente di alcuni casati su altri. Non è questa la sede per soffermarmi su questo aspetto, voglio solo evidenziare come gli analoghi elenchi di patroni, capitani e commissari di bordo delle galee<sup>18</sup>, conservati anch'essi nei registri delle *Tratte*, mettano al contrario in luce la ricorrenza di alcune famiglie che, più di altre, avevano evidentemente concentrato i loro interessi politico-mercantili sugli *officia* connessi con il commercio marittimo.

La magistratura dei Consoli del Mare fu assai tormentata tanto sotto il profilo finanziario e residenziale, quanto numerico. Infatti, il Consolato aveva costi estremamente elevati; lo stanziamento necessario per predisporre due galee di mercato, ad esempio, ammontava nel 1426 a 7.000 fiorini, una somma ingente per raggiungere la quale il governo fiorentino doveva spesso ricorrere a storni di bilancio<sup>19</sup>. Con il trascorrere degli anni, i costi aumentarono ulteriormen-

bris anno domini MCCCC vigiesimoprimum indictione quintadecima quod sex cives populares et guelfi assumendi per modum et formam inferius declaranda ex nunc intelligantur esse et sint electi et solemniter ac legitime deputati in officiales communis Florentie sub appellatione consulum maris propter unum annum a die electionis proxime secuturi»; ASF, *Provvisioni* 111, c. 198v. Una copia della legge istitutiva del consolato del mare è in ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 1r.

<sup>15</sup> L'elezione dei Consoli del Mare era quanto mai complicata. Ciascuna delle 5 arti maggiori (Calimala, Cambio, Lana, Por Santa Maria, Medici e speciali), doveva eleggere «ab hominibus sue artis popularibus et guelfis quatuor quos ydoneos probos et expertos crediderit». Le 15 arti minori dovevano, a propria volta, designare due esponenti di ciascuna arte fino ad arrivare al numero di 30. Fermo restando che i quattro eletti dalle arti maggiori non avrebbero dovuto superare alcuna successiva selezione, i Priori e il Gonfaloniere di giustizia – convocati i Consigli – avrebbero messo a partito i nominativi dei 30 esponenti delle arti minori. Sarebbero risultati eletti i due che avessero ottenuto un numero di fave nere uguale o superiore a 25; ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 2r.

<sup>16</sup> ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 11v.

<sup>17</sup> ASF, *Tratte* 902, cc. 390r-392v; *Tratte* 903, cc. 69r-70v.

<sup>18</sup> ASF, *Tratte* 902, c. 338v («Consignatores Galearum», 1443-1456); *Tratte* 903, c. 117r («Capitani Galearum», 1455-1470), cc. 124r-125v («Patroni Galearum», 1455-1470), cc. 117v-118r («Consignatores Galearum», 1455-1465); *Tratte* 375, cc. 14v-15v («Chapitano di ghalea», 1445), *Tratte* 393, cc. 20r-21v (capitani delle galee, 1458). Una copia degli elenchi dei capitani e dei patroni è in ASF, *Manoscritti* 496, cc. 277-287 («Capitani et patroni galearum ex registro officiorum intrinsecorum in archivio extractionum ab anno 1456 ad 1474»).

<sup>19</sup> Nella tarda primavera del 1426, i Consoli registrarono un ammanco di 2.000 fiorini al fondo necessario per attrezzare le due galee che dovevano recarsi «ad partes occiduas». In assenza della somma totale, i Consoli avevano sospeso l'incanto delle galee; la *Pratica* del 4 giugno 1426 – su suggerimento di Tommaso di Bartolomeo Barbadori e di Leonardo di Filippo di Leonardo Strozzi – concordando «quod nullo modo deserat navigare ad partes Flandrie et Anglie», stabilì «quod ipsis consulibus deficit faciendū dicto itinere provideatur ut id habeant» (ASF, *Consulte e Pratiche* 46, c. 158v).

te, specie a causa della necessaria organizzazione di convogli di galee, ossia i vascelli di mercato, che venivano scortati da navigli armati per proteggere uomini e mercanzie dalle sempre più frequenti scorrerie<sup>20</sup>. Per fare fronte a tali ingenti spese, il governo fiorentino aveva deliberato, fin dall'inizio dell'attività dei Consoli del Mare, di destinare loro una parte degli introiti derivanti dalle sanzioni comminate ai condannati per gioco d'azzardo, aggressioni, violazioni del coprifuoco, rinunce agli uffici. Inoltre, dal 1437 furono aggiunti i cespiti provenienti dalle condanne emesse dalle podesterie e dai vicariati del contado pisano<sup>21</sup>. Ai costi connessi con le necessità dei convogli delle galee si sommavano gli emolumenti dei Consoli e le loro esigenze abitative in Pisa dove, a rotazione, dovevano alloggiare per sei mesi. Nel 1429, il salario di ciascun Console ammontava a 6 fiorini mensili per un totale di 72 fiorini al termine dell'incarico; non si trattava tuttavia di guadagni particolarmente elevati, soprattutto se comparati, ad esempio, a quelli degli oratori della Signoria fiorentina<sup>22</sup>.

Ben diversa era, invece, l'entità delle spese residenziali, dal momento che la presenza dei Consoli del Mare in Pisa e la trasformazione dello scalo marit-

<sup>20</sup> A metà degli anni Quaranta del XV secolo, il costo di una galea oscillava fra le 11.000 e le 20.000 lire, circa la metà delle quali era spesa per materiali da difesa: lance, bombarde, dardi, pallottole, polvere da bombarda, corazze. Per avere un termine di confronto e valutare l'incidenza degli armamenti sulle spese totali, mi sembra sufficiente mettere in luce come, negli stessi anni, la galea disarmata "San Giovanni Battista", comandata da Bongianni Gianfigliuzzi e diretta in Barberia, fu approntata con poco più di 1924 lire, ASF, *Miscellanea Repubblicana* 10, ins. 261, cc. 42r-43v, 50r-v, 52r. Su Bongianni Gianfigliuzzi si veda Piffanelli, *Il Libro rosso seghreto*, pp. 57-62.

<sup>21</sup> In ogni caso, tali entrate non rappresentavano somme rilevanti; nel 1427, ad esempio, esse ammontavano a poco più di 500 fiorini (ASF, *Camera del Comune, Scrivano di Camera, Entrata* 56, c. 19v). Per le registrazioni degli introiti a favore dei Consoli del Mare si veda anche ASF, *Camera del Comune, Notaio di Camera, Entrata* 10, cc. 47v, 48v-50r, 12, cc. 85r-89v, 14, cc. 1r, 55r-58r, 15, cc. 70r-75v.

<sup>22</sup> Solo per citare un paio di casi coevi, faccio riferimento sia alla missione diplomatica svolta a Imola da Francesco Tornabuoni nell'agosto del 1421 quando, per un incarico di dieci giorni, fu remunerato con 30 fiorini d'oro, sia all'incarico di tre settimane ricoperto dal Tornabuoni insieme con Rinaldo di Maso degli Albizzi in Romagna per il quale ricevettero 100 fiorini ciascuno (Plebani, *I Tornabuoni*, pp. 116, 119). Con il passare degli anni, l'aumento dei problemi di sostenibilità della magistratura fu inversamente proporzionale alla retribuzione dei Consoli che diminuì progressivamente fino ad annullarsi negli anni Quaranta del Quattrocento. All'inizio del 1445, la Balìa si rese conto che, in questo modo, il Consolato si sarebbe estinto perché «niuno el quali ebbi punto spirito vivo l'accettasse». Per evitare tale esito, fu deciso che, dall'8 marzo 1445, i tre Consoli residenti in Firenze avrebbero percepito un salario di 8 fiorini mensili per sei mesi, trascorsi i quali si sarebbero trasferiti a Pisa con emolumenti pari a 25 fiorini al mese per il successivo semestre. Complessivamente, quindi, allo scadere dell'ufficio, il guadagno complessivo di ogni Console sarebbe ammontato a quasi 200 fiorini, il triplo rispetto a venti anni prima (ASF, *Balie* 26, c. 82r). Però, in tempo di guerra, l'aumento delle spese generali avrebbe comportato un dimezzamento del salario dei Consoli la cui magistratura – nel suo complesso – costava al governo fiorentino all'inizio degli anni cinquanta del Quattrocento, 2.525 fiorini annui. Nello stesso periodo, allo scopo di alleviare l'aggravio sul bilancio della Repubblica, la Balìa approvò un'ulteriore modifica e stabilì che gli emolumenti dei Consoli residenti in Pisa fossero diminuiti a 20 fiorini mensili che sarebbero stati erogati dall'ufficio della gabella di Pisa. In questo modo, da una parte il Consolato si sarebbe autoalimentato e dall'altra sarebbe stata assicurata la funzionalità massima del sistema di riscossione dei dazi dal momento che l'efficienza della gabella assicurava la continuità della retribuzione dei Consoli (ASF, *Balie* 27, cc. 81v, 82v, 159r-v).

timo pisano nella porta tirrenica di Firenze richiedevano anche la riorganizzazione del sistema doganale. In tal senso, la sede della nuova dogana di Pisa fu stabilita, il 13 settembre 1428, «in cappella sancti Bastiani (...) qui dicitur da san Bastiano dalla loggia de Catalani et Fiorentini»<sup>23</sup>. L'edificio (dotato di curia, giardino e magazzini) prevedeva la sede degli uffici al piano terra e l'abitazione dei Consoli del Mare ai piani superiori. Al governo fiorentino, la locazione dell'immobile costava 70 fiorini d'oro l'anno<sup>24</sup>.

I compiti delegati ai Consoli cambiarono sensibilmente nel corso dei decenni, al pari del numero dei componenti la magistratura. Inizialmente legate alla gestione di Porto Pisano e al relativo movimento mercantile, nonché alla predisposizione delle galee assegnate in Firenze con una procedura d'asta, le incombenze dei Consoli si estesero progressivamente alla gestione del territorio pisano<sup>25</sup> e al controllo dell'intera costa tirrenica toscana sino a Livorno<sup>26</sup>. Il numero dei membri del Consolato fu alternativamente di 6 o di 3 secondo le circostanze, gli stanziamenti, le esigenze politico-commerciali. Con il trascorrere dei decenni si snaturarono gradualmente sia il ruolo del Consolato<sup>27</sup>, sia le sue modalità elettorali che, inizialmente previste per tratta, vennero abolite nel giugno del 1472 quando l'*officium* consolare fiorentino fu unificato dalla Balia nella carica del Capitano di Parte Guelfa<sup>28</sup>.

Tutto ciò induce a ritenere che le trasformazioni subite dal Consolato siano state il risultato di un sistema imperfetto che implose nell'arco di appena un sessantennio a causa, fondamentalmente, dei costi insostenibili, di una concorrenza spietata da parte di potenze marittime di ben più antica fama ed organizzazione e dello strettissimo legame che univa il Consolato del Mare al mondo imprenditoriale mercantile fiorentino che, apparentemente, non sembra essere stato in grado di trasferire a livello politico l'organizzazione e il sostegno necessari a una struttura tanto complessa ed articolata<sup>29</sup>.

<sup>23</sup> ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 15v.

<sup>24</sup> *Ibidem*, cc. 16r-v. Soltanto a partire dal giugno 1441 il Consiglio del Popolo consentì ai Consoli residenti in Pisa di locare autonomamente la propria abitazione il cui canone – pagato dal governo fiorentino – non avrebbe dovuto eccedere i 200 fiorini totali. Per contenere la spesa, tuttavia, fu contestualmente suggerito ai Consoli di privilegiare la scelta di una qualsiasi delle proprietà immobiliari confiscate ai condannati o ai debitori del comune (*ibidem*, c. 56r).

<sup>25</sup> Si veda, ad esempio, ASF, *Signori, Missive II cancelleria* 7, c. 2r (i Signori ai Consoli del Mare, 4 settembre 1475).

<sup>26</sup> ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 61v.

<sup>27</sup> Dal 1470, ad esempio, ai Consoli fu attribuito anche l'incarico di procurare pesce fresco per i banchetti che i Signori offrivano agli ospiti illustri; si veda a tale riguardo ASF, *Signori, missive II cancelleria* 3, c. 107v (i Signori ai Consoli del Mare, 18 agosto 1470), *Signori, missive II cancelleria* 9, c. 86v (i Signori ai Consoli del Mare, 14 agosto 1480), *Signori, missive II cancelleria* 16, c. 110v (i Signori ai Consoli del Mare, 4 novembre 1492).

<sup>28</sup> ASF, *Balie* 31, c. 75r. Era già dal giugno 1459 che al Capitano di Parte Guelfa era stato attribuito l'incarico di espletare le procedure per l'incanto delle galee di mercato: ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 126r. La riforma del 1472 interessò anche i Consoli residenti a Pisa che divennero una magistratura di quattro membri alla quale furono trasferite le precedenti competenze del Consolato e del Provveditore di Pisa (ASF, *Balie* 31, c. 75r).

<sup>29</sup> Si veda *supra*, nota 9.

## 2.2. Gli equipaggi

La composizione degli equipaggi delle galee aveva una fisionomia abbastanza stabile e di ogni ufficiale, così come di ogni artigiano e marinaio imbarcato siamo in grado di conoscere con buona approssimazione mansioni, obblighi e salario grazie alla ricchezza della documentazione disponibile. Infatti, il 28 novembre 1446, il governo fiorentino diede mandato ai Consoli del Mare di Firenze di far redigere «il libro de capitoli de viaggi» per ciascuna delle rotte percorse dalle galee fiorentine<sup>30</sup>. Le figure coinvolte nell'organizzazione dei viaggi erano molte e talvolta i compiti degli operatori marittimi non sono comparabili – nonostante l'identica denominazione della qualifica – con le analoghe cariche odierne; è anche per questo che mi sembra importante, per comprendere l'organizzazione del sistema delle galee fiorentine peraltro modellato sull'esempio veneziano in modo quasi sovrapponibile<sup>31</sup>, l'analisi delle incombenze degli ufficiali elencate nel IV registro del fondo del Consolato del Mare<sup>32</sup> e chiaramente sintetizzate da Michael Mallett<sup>33</sup>.

Le aste per il noleggio delle galee erano vinte dai «conductor»<sup>34</sup>, di solito mercanti stanziali che finanziavano il viaggio, facevano caricare le proprie mercanzie sui vascelli e, soprattutto, impegnavano ulteriori capitali sia per arruolare l'equipaggio la cui composizione veniva sottoposta all'approvazione dei Consoli del Mare<sup>35</sup>, sia per versare un'offerta obbligata alla fabbrica del Palazzo dei Signori per gli eventuali lavori di manutenzione<sup>36</sup>. Solo di rado

<sup>30</sup> «I consoli del mare residenti in Firenze sieno tenuti et debbino infra termine di quattro mesi proximi futuri (...) fare et ordinare uno libro il qual vulgarmente si chiama il libro de capitoli de viaggi, et in detto libro fare descrivere i capitoli et le schale di qualunque viaggio di per se et distintamente (...) per le ghalee che si mandono in Fiandra (...) per le ghalee d'Oriente cioè che si mandono in Allexandria. Ancora quelle che si mandassino in Romania. Ancora in Barberia. Ancora quelle che si mandono in Chatalognia. Ancora quelle che si mandino in Sicilia» (ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 1r).

<sup>31</sup> Si veda a tal proposito Stöckly, *Le système de l'incanto*, pp. 39-40, 51, 280-281; Doumerc, *Le galere da mercato*, pp. 362, 364, 368-370. Altrettanto importante per l'organizzazione del commercio marittimo fiorentino era il modello catalano per l'analisi del quale rinvio a García Sanz, *Galeres mercantils*.

<sup>32</sup> Federigo Melis, ad esempio, ha identificato in modo non del tutto esatto il capitano con il patrono, le cui competenze erano assai differenti sotto l'aspetto operativo, Melis, *Sulla realtà dell'assicurazione*, p. 233. A tal proposito, è sufficiente confrontare gli elenchi nominali dei capitani con quelli dei patroni per comprendere come i due ruoli non fossero sovrapponibili, si veda ASF, *Tratte* 903, cc. 117r, 124r-125r, 904, c. 21r, 22r.

<sup>33</sup> Mallett, *The florentine galleys*, pp. 45-53.

<sup>34</sup> I «capitoli de conductori delle ghalee di Fiandra» sono in ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 19v-29v.

<sup>35</sup> «Chi conduserà (...) le dette ghalee di merchato (...) sia tenuto et debba con ogni sollecitudine et diligentia armare le dette ghalee a tutte sue spese di cinquanta ghagliardi sufficienti et atti compagni contando in detto numero gli ufficiali di ghalea et di centocinquantaquattro marinai bene sufficienti et pratici come si conviene a ciaschuna ghalea secondo l'usanza dei ghalee di merchato non contando in detto numero la persona del padrone e quali compagni marinai et ufficiali predetti si debbino approvare et appruovinsi per l'ufficio de consoli del mare che a Pisa si ritroveranno al tempo della loro ydoneità et sufficientia se ne stia alla deliberatione de detti consoli»: ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 19v.

<sup>36</sup> La somma stabilita «pro aptamine dicti palatii» ammontava a 24 fiorini larghi per ogni galea

i conduttori salivano a bordo delle galee, preferendo farsi rappresentare dal patrono (a propria volta un mercante esperto di navigazione) che, seppure al comando di una sola galea, esercitava comunque una notevole influenza sull'andamento dell'intera spedizione<sup>37</sup>.

Il comandante del convoglio delle galee era il capitano il quale non doveva avere interessi mercantili personali, era eletto dalle Arti<sup>38</sup>, non doveva essere parente dei conduttori ed era il rappresentante della Signoria fiorentina durante i brevi periodi di attracco nei porti previsti dall'itinerario<sup>39</sup>. Proprio in quanto ufficiale della Repubblica fiorentina, il capitano una volta eletto doveva accettare l'incarico prestando giuramento al cospetto del notaio dei Consoli del Mare<sup>40</sup>, al quale – due giorni prima della partenza prevista – spettava il compito di certificarne l'imbarco sulla galea assegnatagli<sup>41</sup>. Al ritorno, l'operato del capitano veniva sottoposto a un sindacato della durata di due mesi al termine del quale, se ritenuto colpevole di violazioni agli ordini ricevuti, era condannato al pagamento di una sanzione pecuniaria. In tal caso, intervenivano i mallevadori, da lui nominati prima della partenza, autorizzati a pagare a suo nome ai Consoli del Mare l'ammenda fino a un massimo di 3.000 fiorini d'oro<sup>42</sup>.

Il capitano era anche l'ufficiale di bordo che correva maggiori rischi, sia perché responsabile della condotta dell'equipaggio<sup>43</sup>, sia perché legato al de-

noleggiata e doveva essere versata all'ufficio dei Cinque operai di Palazzo o al loro camerario: ASF, *Balie* 26, c. 53r.

<sup>37</sup> Mallett, *The florentine galleys*, p. 45.

<sup>38</sup> Il 13 giugno 1430 vennero stabilite norme precise per l'elezione dei capitani delle galee. I Consoli del Mare dovevano imborsare separatamente i nominativi dei consoli delle cinque arti maggiori (Calimala, Cambio, Lana, Por Santa Maria, Medici e Speciali) e i nominativi di coloro che erano stati consoli delle Arti nel biennio precedente. Da ciascuna borsa dovevano essere estratti tre nominativi per un totale di quindici estratti. Delle quindici arti minori, se ne dovevano estrarre a sorte cinque e imborsare singolarmente i nominativi dei consoli in carica e di quelli del biennio precedente. Da ognuna delle cinque borse, doveva essere estratto soltanto un nominativo per un totale, ovviamente, di cinque nomi. Questi, sommati ai quindici precedenti costituivano i venti capitani delle galee eletti che non dovevano appartenere alla medesima famiglia né potevano rivestire altri incarichi pubblici. Dal 1460, l'elezione dei capitani fu trasferita alle competenze del Consiglio del Cento che, mediante scrutinio, procedeva alla nomina di tutti i capitani delle galee, ASF, *Consoli del Mare* 3, cc. 34r-v, 38v-39v.

<sup>39</sup> Mallett, *The florentine galleys*, pp. 48-51. I «capitoli» dei capitani per le rotte verso la Fian-dra, l'Egitto e la Barberia, sono in ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 1r-19r, 35r-46v.

<sup>40</sup> «Detto capitano sia tenuto et debba innanzi alla sua partita promettere et giurare nelle mani del notaio di detti consoli di Firenze, ricevere pel comune di Firenze il detto suo offitio del capitano, bene fedelmente et lealmente esercitare le provisioni et deliberationi et qualunque commissioni allui innanzi alla sua partita si faranno, osservare adempiere et mandare ad executione et fare qualunque altre cose alle quali è tenuto et obligato per vigore del detto suo offitio»; ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 17r-v.

<sup>41</sup> ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 126v.

<sup>42</sup> ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 17r-v.

<sup>43</sup> Nel gennaio del 1429, per esempio, ad Aigues-Mortes il capitano delle galee fiorentine era stato arrestato dalle autorità locali, insieme con il patrono Antonio Serragli e lo scrivano Niccolò Portinari, per aver tenuto un comportamento ostile durante la sosta in porto. Liberati subito il patrono e lo scrivano, rimase prigioniero soltanto il capitano (del quale non conosciamo l'identità) sul cui comportamento i Signori condussero un'inchiesta avvalendosi anche della testimo-



stino delle galee fino alle estreme conseguenze<sup>44</sup>. In considerazione di tali e tante responsabilità, il suo salario era piuttosto elevato: ammontava infatti a 500 fiorini d'oro che gli dovevano essere corrisposti dai conduttori, la metà all'arrivo a destinazione e l'altra metà al ritorno al porto di partenza<sup>45</sup>. Inoltre, il capitano aveva diritto ad avere un piccolo seguito personale (costituito di due trombettieri, un medico barbiere, due famigli e quattro servitori) i cui emolumenti erano pagati in parte dai conduttori e in parte dal capitano stesso<sup>46</sup>. Il gruppo degli ufficiali era completato dal *rassegnatore*, ossia dal commissario di bordo che dipendeva direttamente dai Consoli del Mare e aveva il compito di controllare costantemente sia l'equipaggio sotto il profilo numerico e comportamentale, sia il carico della galea<sup>47</sup>. Ovviamente, erano presenti sulle navi anche il notaio e lo scrivano con l'incarico di redigere il diario di bordo utilizzando allo scopo esclusivamente «libri (...) titolati et segnati (...) di mano del notaio di detti Consoli»<sup>48</sup>; a loro, si aggiungeva sempre anche un sacerdote.

Il resto della ciurma era composto essenzialmente di uomini armati e maestri artigiani. Il Consiglio del Cento, nella seduta del 29 novembre 1459, ne stabilì con precisione consistenza numerica, salario minimo e compiti, forse per conferire stabilità all'intero sistema organizzativo delle galee e per facilitare il calcolo dei capitali da investire da parte dei conduttori<sup>49</sup>. Data la numerosità dei membri degli equipaggi (probabilmente superiore a un paio di centinaia di uomini per galea), a bordo vigevano norme assai severe a proposito delle dimensioni dei bagagli personali e del corrispondente valore in danaro. A tale proposito, nel 1460, il Consiglio del Popolo insieme a quelli del Comune e del Cento diedero mandato ai Capitani di Parte Guelfa di stilare un elenco dettagliato delle masserizie che ciascuno era autorizzato a imbarcare sulla galea a seconda anche della destinazione, in relazione forse con la durata del viaggio<sup>50</sup>. Ovviamente, dimensioni, numero e valore degli effetti personali

nianza del Serragli e del Portinari. Sfortunatamente, non sappiamo l'esito del procedimento disciplinare; ASF, *Signori, missive I cancelleria* 32, c. 30r-v.

<sup>44</sup> Il 28 marzo 1464, il convoglio fiorentino inviato *ad partes occidentis* aveva subito la perdita dell'ammiraglia insieme con le mercanzie su di essa imbarcate. L'unica vittima registrata fu il capitano Giuliano Ridolfi, inabissatosi con la sua nave; al suo posto fu nominato – al comando delle galee rimaste – Angelo di Nerone Dietisalvi (ASF, *Signori, missive I cancelleria* 44, cc. 142v-143r).

<sup>45</sup> ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 11v-12r.

<sup>46</sup> *Ibidem*, cc. 4r-v.

<sup>47</sup> Le mansioni del *rassegnatore* delle galee dirette in Fiandra e in Levante sono elencate in ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 28v-29v, 52r-53v. Si veda anche Mallett, *The florentine galleys*, pp. 51-52.

<sup>48</sup> ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 30v.

<sup>49</sup> Per citare qualche esempio: i dodici prodieri dovevano indossare costantemente le corazze ed essere armati di balestre, il loro salario ammontava ad almeno 4 fiorini mensili ciascuno, ma il loro vitto consisteva solamente di acqua e biscotti. Ai bombardieri spettavano 4 fiorini e mezzo di salario minimo, al medico e al maestro d'ascia sei fiorini mensili per ognuno; ASF, *Consiglio del Cento, registri* 1, cc. 25v-26r.

<sup>50</sup> ASF, *Consoli del Mare* 3, cc. 129v-131r; ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 27r-28v.

diminuivano scendendo di grado; quindi, se il capitano poteva avere con sé «cose e masserizie per suo uso per valuta di fiorini dugento nel viaggio di Fiandra, Romània e Barberia e nel viaggio di Catalogna et Cicilia di valuta di fiorini cento»<sup>51</sup>, gli altri membri dell'equipaggio avevano il permesso di portare a bordo un bagaglio dal valore massimo pari al doppio del proprio salario<sup>52</sup>.

La precisione del dettaglio e la certezza delle sanzioni pecuniarie comminate in caso di violazione delle regole (di fatto, all'inadempiente veniva fatto pagare il corrispondente del costo del nolo delle merci per il bagaglio in eccesso)<sup>53</sup> erano indispensabili per garantire tanto la stabilità della galea, quanto la possibilità di lasciare lo spazio maggiore possibile alle merci trasportate.

### 3. *Navi e merci*

Le galee di mercato erano costruite nell'arsenale di Pisa utilizzando l'esperienza delle maestranze locali e ottenendo la legna necessaria dal contado pisano<sup>54</sup>. Ogni anno, fino al 1459, era previsto che salpassero da Porto Pisano una galea per la Sicilia e la Catalogna, due alla volta della Romània, altrettante verso la Fiandra e l'Inghilterra e un'altra per la Barberia<sup>55</sup>. Nel dicembre 1459 furono portate a due sia le galee dirette in Africa settentrionale, sia quelle verso la penisola iberica e la Sicilia<sup>56</sup>. Di ogni rotta, erano individuati gli scali dove le galee fiorentine avrebbero potuto attraccare tanto nei viaggi di andata che in quelli di ritorno; qualunque altro porto differente rispetto alla tratta consueta è segnalato nel «Libro de capitoli de viaggio»<sup>57</sup>. Le galee erano assegnate ai conduttori tramite un'asta pubblica. Fino al 1459, l'incanto aveva luogo «in loggia platee dominorum» (l'attuale Loggia dei Lanzi in piazza della Signoria) e i partecipanti dovevano dichiarare in via preliminare la destinazione della galea per il cui nolo concorrevano; al termine dell'asta, i Consoli del Mare dovevano prendere nota dei nominativi dei vincitori<sup>58</sup>. Dopo il 1459 la procedura fu modificata e il responsabile diventò il Capitano di Par-

<sup>51</sup> ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 131r.

<sup>52</sup> Il medico, ad esempio, aveva facoltà di portare con sé masserizie contenute in due casse lunghe due braccia ciascuna e alte un braccio contenenti oggetti del valore massimo pari a 12 fiorini (ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 130v).

<sup>53</sup> *Ibidem*.

<sup>54</sup> Da una registrazione purtroppo non datata sappiamo che uno degli artigiani ritenuti abili a dirigere i lavori di costruzione di una galea era «Guillelmo esertissimo maestro», il quale era in società con il figlio Novellino probabilmente destinato a proseguire l'attività paterna (ASF, *Carte Stroziane*, serie II, filza 96, ins. 18). A tal proposito, è ovvio che la disponibilità di legna fosse determinante, tanto che i Signori, nel 1475, sottolinearono la necessità di immagazzinare il legname non utilizzato per la costruzione delle galee allo scopo di averne a sufficienza in caso di eventuali emergenze (ASF, *Signori, missive II cancelleria* 7, c. 18r).

<sup>55</sup> ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 121v.

<sup>56</sup> ASF, *Consoli del Mare* 3, cc. 124r, 125r.

<sup>57</sup> ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 2r-3v.

<sup>58</sup> ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 52r.

te Guelfa; l'incanto fu spostato sulla piazza del Mercato Nuovo<sup>59</sup> e, di solito, si articolava in una serie di tornate che si svolgevano a distanza di tre giorni l'una dall'altra fino all'assegnazione dell'intera flotta delle galee di mercato<sup>60</sup>.

La partenza era fissata, secondo la destinazione, tra il marzo e il settembre di ogni anno<sup>61</sup>; i Consoli del Mare avevano l'obbligo di consegnare le galee ai conduttori quindici giorni prima della data stabilita per salpare<sup>62</sup> e controllare che il capitano eletto salisse a bordo due giorni prima di lasciare il porto<sup>63</sup>. In caso di inadempienza da parte dei patroni o del capitano, la sanzione pecuniaria sarebbe stata di 500 fiorini<sup>64</sup>. Le merci trasportate erano ovviamente diverse secondo la destinazione delle galee. Dall'occidente giungevano in prevalenza stoffe, metalli, grano, armi, pellicce, sostanze tintorie (in particolare la biacca)<sup>65</sup>. Dal Mediterraneo orientale, invece, arrivavano spezie, zucchero, caviale, coloranti di lusso come il cremisi e, talvolta, anche animali esotici<sup>66</sup>. Il rispetto dei tempi di navigazione e dei porti presso i quali attraccare<sup>67</sup>, come ho accennato, era una questione non trattabile a causa, essenzialmente, dei costi elevati delle galee affrontati interamente dai conduttori. Un chiaro esempio, in tal senso, è fornito dalle galee che, inviate a Tunisi negli anni venti del Quattrocento, avevano un costo giornaliero superiore a 70 fiorini. A Roberto Ghetti, oratore presso il sovrano tunisino, i Signori raccomandarono di contrattare con il re

<sup>59</sup> Il trasferimento delle aste delle galee nella zona del Mercato Nuovo fu deciso dai Consoli nel gennaio del 1459 perché la loggia dei Signori era «molto chattivata stanza quando traesse vento o piovesse. Et ancora non pare luogo molto conveniente perché tale acto richiede farsi fra i merchantanti. Pertanto si dice che da quinci innanzi gli inchanti che s'aranno a ffare di dette ghalee si possino et debbino fare in merchato nuovo in su la panca della chasa del saggio o in altro luogo in esso merchato nuovo dove meglio paresse a detti Capitani» (ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 139r).

<sup>60</sup> A tal proposito, ricordo l'esempio dell'asta per l'assegnazione delle galee di Levante che si svolse nel gennaio del 1467. L'incanto fu suddiviso in quattro tornate che ebbero luogo il 6, il 9, il 12 e il 15 gennaio; il vincitore del noleggio fu Giovanni di Francesco Benizi che agì tramite il sensale Polidoro aggiudicandosi le galee per 1.031 fiorini larghi. Il 21 gennaio successivo, iniziò la procedura per assegnare le galee di Catalogna; in questo caso, l'incanto si svolse in tre volte, il 22, il 25 e il 28 gennaio (ASF, *Consoli del Mare* 7, c. 46v).

<sup>61</sup> Le galee dirette in Catalogna e in Sicilia dovevano salpare entro il 10 marzo, quelle inviate in Oriente entro il 30 luglio, quelle alla volta delle Fiandre, dell'Inghilterra e della Barberia entro la metà di settembre (ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 121v).

<sup>62</sup> ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. VI, cc. 28r-v.

<sup>63</sup> ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 126v. L'unica eccezione consentita a questa prassi riguardava le galee dirette in Inghilterra utilizzate esclusivamente, nel viaggio di ritorno, per il trasporto della lana. L'Arte della Lana – di fatto la destinataria unica della tratta – godeva anche di altri privilegi e deroghe; infatti, due galee di mercato dovevano essere sempre pronte, in qualunque momento dell'anno, a salpare alla volta dell'Inghilterra e i consoli dell'Arte avevano facoltà di nominare direttamente e con assoluta discrezionalità i patroni e i capitani delle galee (ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 46r).

<sup>64</sup> *Ibidem*, c. 126r.

<sup>65</sup> ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. VI, cc. 9v-15v. Segnalo anche, tra questi carichi, la presenza di vetriolo romano.

<sup>66</sup> ASF, *Miscellanea repubblicana* 11, ins. 18.

<sup>67</sup> Erano i Consoli del Mare, infatti, a stabilire in dettaglio le tappe dei viaggi delle galee di mercato, ASF, *Consoli del Mare* 3, cc. 6r-v.

perché tu cognosci che da Palermo in Tunisi sono circa miglia CLXXX et che due galee ogni di spendono più di fiorini LXX, non sarebbe pe' nostro mercatanti che togliessero le galee avere a porre a Tunisi se non fussono certi d'avere il carico et di non soprastare oltre a cinque o sei di al porto di Tunisi»<sup>68</sup>.

Probabilmente, furono proprio la grande onerosità del sistema e i pericoli dei viaggi via mare affrontati esclusivamente dai mercanti a costringere il gruppo dirigente fiorentino a un ripensamento generale del commercio marittimo, a partire dagli anni sessanta del Quattrocento. Nel febbraio 1462 il Consiglio del Popolo e quello del Comune attuarono provvedimenti urgenti in conseguenza del fatto che le aste per il noleggio delle galee erano andate deserte sia nel settembre 1461, sia nel gennaio successivo. Per questa ragione, si impose la necessità di azioni significative che affiancassero quanto già deliberato un paio di anni prima dal Consiglio del Cento a proposito dell'esenzione da dazi e gabelle, per un quinquennio, a favore dei mercanti che avessero fatto transitare le proprie merci da Pisa o da Livorno<sup>69</sup>.

Evidentemente, le contromisure messe in atto ebbero effetti positivi quasi immediati, dal momento che l'asta del settembre 1462 andò a buon fine e fu vinta da Antonio Martelli e Ludovico Strozzi che si aggiudicarono le tre galee dirette in Fiandra al prezzo di 50 fiorini larghi. Alla cifra offerta, non elevata rispetto ai decenni precedenti, si aggiungevano forti agevolazioni; infatti, a fronte delle spese che i due conduttori avrebbero dovuto sostenere per armare tutte e tre le galee, sarebbe stato loro abbonato il costo integrale del noleggio e concesso di incassare tutti i noli riscossi durante il viaggio<sup>70</sup>. La rotta di Fiandra, tuttavia, fu l'unica a rimanere attiva nel sistema del commercio marittimo fiorentino<sup>71</sup>. L'incanto delle galee di Barberia fu sospeso a partire dal novembre 1462, mentre per le navi dirette in Catalogna e in Romània, i Consigli deliberarono di assegnarne la conduzione senza gara nel caso in cui l'asta fosse andata deserta per due tornate consecutive<sup>72</sup>. Neppure queste soluzioni ebbero l'effetto desiderato di risollevare le sorti del circuito navale di Firenze, anche perché all'inizio degli anni Settanta del Quattrocento, lo stesso Porto Pisano fu fatto oggetto di attacchi da parte di corsari e predoni (in prevalenza catalani e aragonesi) che da un lato arrecarono danni ingenti alle strutture portuali e dall'altro disincentivarono l'arrivo di imbarcazioni forestiere sottraendo, così, alle autorità locali il cospite rappresentato dai dazi di attracco<sup>73</sup>.

<sup>68</sup> ASF, *Signori, legazioni e commissarie* 7, cc. 75v-76r.

<sup>69</sup> «Che per lo advenire cominciando dal primo d'aprile 1460 proximo futuro et per anni cinque solamente allora che (...) qualunque mercantie, robe, merce che in Pisa o in Livorno saranno messe così per via di terra come per via di mare non sieno tenute pagare alcuna gabella o datio ma sieno libere da ciaschuna gabella o impositioni che fussono o sono al presente tenuti pagare» (ASF, *Consiglio del Cento, registri* 1, c. 42v).

<sup>70</sup> Oltre a ciò, come ulteriore incentivo, «ancora debbino essere a lloro dati dal comune fiorini dumila settecento settantacinque larghi» (ASF, *Consoli del Mare* 3, cc. 151v-152r).

<sup>71</sup> Nel triennio 1463-1466 fu fatto obbligo ai Consoli del Mare di versare, ai conduttori delle galee di Fiandra, un contributo fino a un massimo di 2.500 fiorini larghi (ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 156r).

<sup>72</sup> *Ibidem*, c. 155v.

<sup>73</sup> ASF, *Balie* 31, cc. 15r, 18r, 21r.

È chiaro, quindi, che a quest'altezza cronologica, il problema aveva assunto una fisionomia completamente diversa: non si trattava più di tutelare il sistema mercantile marittimo, ma di difendere Pisa e il suo porto da aggressioni esterne che, attribuite ufficialmente a fuorilegge che agivano in proprio, probabilmente celavano invece piani politici ben più articolati e, per questo, estremamente pericolosi per Firenze. In questa direzione andarono, non casualmente, le decisioni assunte dalla Balìa all'inizio del 1472. Innanzi tutto, furono azzerati definitivamente i crediti di Monte che i Consoli del Mare vantavano per la ragguardevole cifra di quasi 40.000 fiorini; poi, una volta tagliati gli stanziamenti, la stessa Balìa deliberò di cassare l'ufficio dei Consoli del Mare di Firenze a partire dal giugno 1472 trasferendone le competenze ai Capitani di Parte Guelfa (da tempo già titolari anche delle procedure giudiziarie nelle cause marittime)<sup>74</sup> e assegnandone la sede ai Conservatori delle Leggi<sup>75</sup>.

A Pisa, l'ufficio dei Consoli del Mare fu trasformato, a partire dal gennaio 1473, nella nuova magistratura dei Consoli del Mare e Provveditori delle Gabelle formata da quattro membri provenienti dalle Arti nella proporzione di tre dalle Maggiori e uno dalle Minori, con l'obbligo di residenza in Pisa e una durata in carica di sei mesi<sup>76</sup>. Agli stanziamenti periodici previsti dalla Balìa del 1472, si sarebbero potuti aggiungere una tantum contributi straordinari soprattutto nei periodi di grave crisi. Ad esempio, nel 1478, l'anno della congiura dei Pazzi e della conseguente guerra che rafforzò ulteriormente il ruolo nevralgico di Pisa e del suo porto, fu ordinato dal governo fiorentino che «hebrei solvant fiorini 500 larghi consulibus maris anni 1478»<sup>77</sup>. Tuttavia, neppure questi provvedimenti riuscirono a migliorare le sorti del sistema, al punto che, nel 1479, si stabilì che «galee pro futuro anno non incantentur»<sup>78</sup>.

Per concludere, vorrei osservare come nonostante alcuni timidi segnali di ripresa negli anni Ottanta e un nuovo tentativo di recuperare l'ufficio dei Consoli del Mare effettuato nel 1491<sup>79</sup>, la stagione del commercio marittimo fiorentino si può considerare esaurita dopo la congiura dei Pazzi. Le ragioni del fallimento sono molte e le più significative già evidenziate dalla letteratura storica più recente. Tuttavia credo si debba tenere in considerazione non soltanto l'inadeguatezza della politica fiorentina quattrocentesca dinanzi alle mutazioni correlate con la creazione di un circuito navale, ma anche la difficoltà generata dalla concessione in esclusiva al mondo corporativo dell'organizzazione di un sistema estremamente articolato sotto il profilo economico, gestionale e diplomatico, nonché di importanza significativa per l'equilibrio politico mediterraneo.

<sup>74</sup> ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 138v.

<sup>75</sup> *Ibidem*, cc. 72r, 75r, 76v.

<sup>76</sup> *Ibidem*, c. 75r.

<sup>77</sup> ASF, *Carte di Corredo* 40, c. 75r.

<sup>78</sup> *Ibidem*, c. 75r.

<sup>79</sup> ASF, *Balie* 39, cc. 70r-71v.

A ciò vanno aggiunti il ritardo con cui Firenze entrò nel commercio marittimo soffrendo l'agguerrita concorrenza delle altre potenze navali e la scelta di affidare a Pisa il ruolo di affaccio primario sul Tirreno, sottostimando, probabilmente, la riottosità dell'antica potenza marinara e la complessità di esportare in un ambiente ostile modi e prassi di governo sperimentati a Firenze. Inoltre, la magistratura fiorentina del Consolato del Mare – mutuata sugli analoghi uffici delle altre potenze marittime mediterranee – non ha mai posseduto compiti e mansioni elencati con chiarezza, né una stabile consistenza numerica, né stanziamenti fissi e adeguati alle circostanze.

Per tutto questo insieme di ragioni – e per altre che potrebbero emergere continuando ad approfondire la tematica in oggetto – si potrebbe a posteriori affermare che l'organizzazione da parte di Firenze del sistema delle galee di mercato e l'istituzione dei Consoli del Mare siano stati la storia di un fallimento annunciato, ma nonostante ciò, per circa sei decenni, quel sistema proiettò Firenze, seppure con alterne fortune, nella dimensione del commercio marittimo all'interno della quale riuscì comunque a ritagliarsi uno spazio significativo che la rese competitiva nei riguardi di potenze di ben più antica fama e consolidate tradizioni organizzative.

## Opere citate

- G. Ciccaglioni, *Il mare a Firenze. Interazioni tra mutamenti geografici, cambiamenti istituzionali e trasformazioni economiche nella Toscana fiorentina del '400*, in «Archivio storico italiano», 167 (2009), pp. 91-125.
- B. Doumerc, *Le galere da mercato*, in *Storia di Venezia*, XII, *Il mare*, a cura di A. Tenenti, U. Tucci, parte 3ª, Roma 1991, pp. 357-395.
- Firenze e Pisa dopo il 1406. La creazione di un nuovo spazio regionale*, Atti del convegno di studi, Firenze, 27-28 settembre 2008, a cura di S. Tognetti, Firenze 2010.
- F. Franceschi, *Intervento del potere centrale e ruolo delle Arti nel governo dell'economia fiorentina del Trecento e del primo Quattrocento. Linee generali*, in «Archivio storico italiano», 151 (1993), pp. 863-909.
- A. García Sanz, *Galeres mercantils catalanes dels segles XIV i XV*, Barcelona 1994.
- R. González Arévalo, *Rapporti commerciali tra Firenze e il Regno di Granada 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. 179-203.
- A. Grunzweig, *Le fonds du Consulat de la Mer aux archives de l'État de Florence*, in «Buletin de l'institut historique belge de Rome», 10 (1930), pp. 5-121.
- M.E. Mallett, *The florentine galleys in the fifteenth century*, Oxford 1967.
- M.E. Mallett, *The sea consuls of Florence in the fifteenth century*, in «Papers of the British School at Rome», 27 (1959), pp. 156-168.
- F. Melis, *Firenze e le sue comunicazioni con il mare nei secoli XIV-XV*, in F. Melis, *I trasporti*, pp. 121-141.
- F. Melis, *I rapporti economici fra la Spagna e l'Italia nei secoli XIV-XVI secondo la documentazione italiana*, in F. Melis, *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, a cura di L. Frangioni, Firenze 1990, pp. 251-276.
- F. Melis, *Sulla realtà dell'assicurazione nei trasporti marittimi (secoli XIV-XV)*, in Melis, *I trasporti*, pp. 225-235.
- F. Melis, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, a cura di L. Frangioni, Firenze 1984.
- G. Müller, *Documenti sulle relazioni delle città toscane coll'Oriente cristiano e coi Turchi*, Firenze 1879.
- A. Orlandi, *Al soffio degli Alisei. Mercanti fiorentini tra Siviglia e il nuovo Mondo*, in «Archivio storico italiano», 169 (2011), pp. 477-506.
- L. Piffanelli, *Il libro rosso seghreto di Bongianni Gianfigliuzzi. Famiglia, affari e politica a Firenze nel Quattrocento*, Roma 2014.
- E. Plebani, *I Tornabuoni. Una famiglia fiorentina alla fine del Medioevo*, Milano 2002.
- B. Sordini, *Il porto della "gente vana". Lo scalo di Talamone tra il secolo XIII e il secolo XV*, Siena 2000.
- M.E. Soldani, *Uomini d'affari e mercanti toscani a Barcellona nel Quattrocento*, Barcellona 2011.
- Statuti delle colonie fiorentine all'estero (secc. xv-xvi)*, a cura di G. Masi, Milano 1941.
- D. Stöckly, *Le système de l'incanto des galées du marché à Venise (fin XIII<sup>e</sup>-milieu XV<sup>e</sup> siècle)*, Leiden-New York-Köln 1995.
- S. Tognetti, *Firenze, Pisa e il mare (metà XIV-fine XV secolo)*, in *Firenze e Pisa*, pp. 151-175.

### Abstract

Tra il 1406 e il 1421 Firenze acquistò i porti di Pisa e di Livorno e iniziò la propria politica marittima organizzando un sistema di galee di mercato la cui funzionalità era gestita dai Consoli del Mare. Tuttavia, l'invasiva presenza delle Arti – di cui i Consoli erano diretta emanazione – e l'incapacità della classe dirigente fiorentina di fornire risposte politiche alle nuove esigenze resero il Consolato del Mare una magistratura incompiuta. Il contributo propone una prima analisi della documentazione inedita relativa ai Consoli del Mare di Firenze fornendo notizie sull'*officium*, sulle rotte delle galee fiorentine, sulla composizione degli equipaggi, sulle merci trasportate.

*"Il libro de capitoli de viaggio" (1446). Men, ships and goods from Florence on the routes of the Mediterranean*

Between 1406 and 1421 Florence acquired the ports of Pisa and Livorno and began its maritime policy by organizing a system of merchant galleys whose functionality was handled by the Con-

suls of the Sea. Nevertheless, the invasive presence of Arts – of which the consuls were direct offshoot – and the inability of the Florentine ruling class to provide political answers to the new requirements made the Consulate of the Sea an uncompleted magistracy. The paper proposes a preliminary analysis of unpublished documents relative to the Consuls of the Sea of Florence, providing information on the office, on the routes of the Florentine galleys, on the composition of crews, on the goods transported.

*Keywords:* Middle Ages; 15<sup>th</sup> Century; Mediterranean; Florence; Pisa, Livorno; Galleys; Trade.

Eleonora Plebani  
Unversità degli Studi di Roma “La Sapienza”  
eleonora.plebani@uniroma1.it