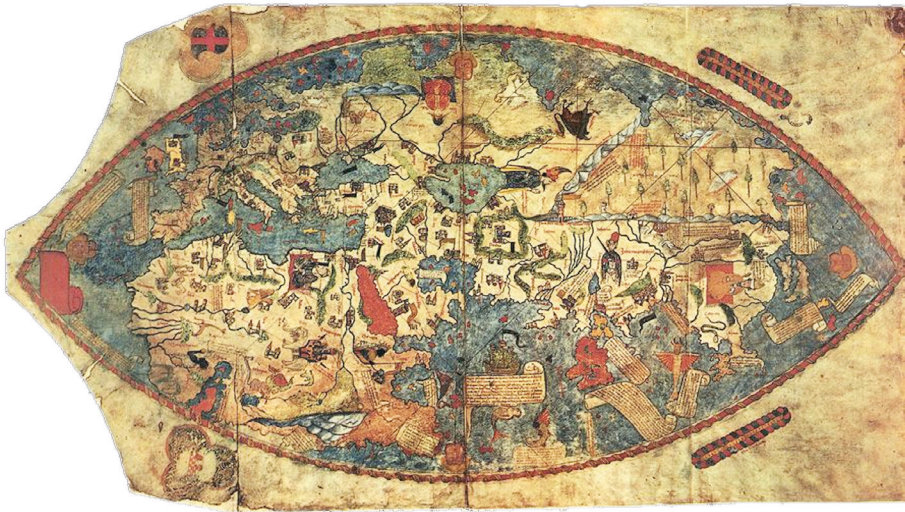


I Consoli del Mare di Firenze nel Quattrocento

Eleonora Plebani



Collana Studi e Ricerche 82

STUDI UMANISTICI

I Consoli del Mare di Firenze nel Quattrocento

Eleonora Plebani



SAPIENZA
UNIVERSITÀ EDITRICE

2026

Copyright © 2026 (ed. *open access*)

Copyright © 2019 (ed. commerciale)

Sapienza Università Editrice

Piazzale Aldo Moro 5 – 00185 Roma

www.editricesapienza.it

editrice.sapienza@uniroma1.it

Iscrizione Registro Operatori Comunicazione n. 11420

Registry of Communication Workers registration n. 11420

ISBN 2026: 978-88-9377-455-0

DOI 10.13133/978-88-93774550

ISBN 2019: 978-88-9377-125-2

Publicato nel mese di giugno 2026 | *Published in June 2026*



Opera diffusa in modalità *open access* e distribuita con licenza
Creative Commons Attribuzione – Non commerciale – Non opere
derivate 4.0 Internazionale (CC BY-NC-ND 4.0)

Work published in open access form and licensed under Creative Commons Attribution – NonCommercial – NoDerivatives 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

In copertina | *Cover image: Mappamondo del 1457 (1457), mm. 395x820, Firenze, BNC, Portolano 1.*
Su concessione del Ministero per i beni culturali e per il turismo / Biblioteca Nazionale Centrale. Firenze.

Indice

Il Consolato del Mare di Firenze: le ragioni di una ricerca	
1. Mediterraneo, Mediterranei: uomini, economia, politica	1
2. I porti toscani	5
3. La politica marittima di Firenze	7
PARTE PRIMA - IL CONSOLATO DEL MARE	
1. «Non sapemmo o non volemmo conoscere quello ci era d'onore e d'utile». La conquista di Pisa del 1406	17
2. La politica marittima di Firenze prima del consolato (1406-1421)	25
3. Il consolato del mare (1421-1441)	35
3a. Uomini e navi	35
3b. Le raccolte delle consuetudini mediterranee: un quadro comparativo	39
3c. Questioni economiche e logistiche	43
3d. La ricerca di nuovi mercati	46
3e. Conflitti di competenze e questioni di reclutamento: alcuni esempi	54
4. I cambiamenti istituzionali	61
4a. Gli anni venti	61
4b. Gli anni quaranta	64
5. Navi da guerra, navi in guerra	77
5a. Le conseguenze del conflitto contro il regno di Napoli	77
5b. Le riforme degli anni cinquanta tra guerra e pace	88
6. Gli anni del declino	99

PARTE SECONDA - GENTE DI MARE

1. Il personale di bordo	115
1a. Le aste delle galee	115
1b. Gli ufficiali di bordo	121
1c. Gli uomini d'arme	130
1d. Spazi e tempi	134
1e. Il ritorno in porto	137
2. Diari di viaggio	143
2a. Felice Brancacci	144
2b. Luca degli Albizzi	152
2c. Un diario inverso	158
3. Brevi note prosopografiche	163
Indice dei nomi	169

Il Consolato del Mare di Firenze: le ragioni di una ricerca

1. Mediterraneo, Mediterranei: uomini, economia, politica

Analizzare una realtà composta come un'istituzione consolare marittima significa toccare una vasta serie di tematiche di natura eterogenea, alcune di lunga durata come temi storiografici (il commercio marittimo e i suoi protagonisti, la realtà proteiforme del Mediterraneo periodicamente sottoposta a nuove interpretazioni in senso più o meno dinamico), altre aperte a continui apporti e a diverse letture (l'analisi dei micro e dei macro sistemi economici, gli scambi mercantili come prodotto di una lenta evoluzione o come fenomeno storico di rapido consolidamento, la bipartizione degli spazi geo-economici fra centri sea-based e land-based). Sono soltanto alcune delle linee di ricerca che lambiscono il tema del Consolato del Mare, indipendentemente dall'area di riferimento.

Per quanto riguarda Firenze nel Quattrocento, l'argomento è ancora più complesso per ragioni di ritardo nell'inserimento nel novero delle potenze mediterranee, per il particolare momento politico che espresse l'organizzazione consolare, per la struttura istituzionale della repubblica fiorentina che condizionò i lavori del nuovo ufficio, per il ruolo invasivo delle Arti che non sempre consentivano alla politica di compiere la propria azione autonomamente rispetto al mondo corporativo. Non è quindi semplice inquadrare in modo chiaramente leggibile la cornice in cui si inserisce lo studio sul Consolato del Mare di Firenze, in anni recenti molto presente nella produzione storiografica internazionale, ma con un ruolo ancillare nei riguardi di indagini di più ampia portata connesse con il commercio su vasta scala e sulla presenza degli operatori economici toscani sui mercati stranieri.

Seguendo una linea di analisi decrescente da realtà più ampie a realtà locali è comunque possibile individuare il filo rosso che unisce l'indagine sul Consolato del Mare di Firenze a una serie di ricerche che negli anni recenti stanno apportando contributi importanti alla definizione - o forse alla ridefinizione - di spazi e tempi dell'esercizio del commercio via mare, della costruzione di reti mercantili tra le varie sponde del Mediterraneo, delle comunità - spesso molto fluide nella loro composizione - che agivano anche come mediatori fra le differenti culture affacciate sul bacino marittimo.

Il Mediterraneo è l'inevitabile punto di partenza, il *mare nostrum* descritto in maniera molto convincente da Giuseppe Petralia come «un Mediterraneo fatto di mutevoli intersezioni di reti, tracciate dalle molteplici connessioni intessute tra diverse e distinte aree regionali e subregionali, di volta in volta agganciatesi al mare e attraverso il mare a partire dalla configurazione, sempre storicamente determinata, delle strutture sociali e delle realtà umane, economiche, istituzionali proprie della dimensione locale»¹. In effetti, lo spazio mediterraneo è uno dei temi più frequentati dalla riflessione storiografica contemporanea, orientativamente volta al superamento del modello braudeliano di sostanziale immutabilità del mare e delle civiltà a esso legate² in favore di un quadro evolutivo non solo dinamico, ma anche in grado di spiegare le molte fisionomie assunte dal Mediterraneo in relazione alle vicende fattuali di cui è stato protagonista³.

¹ G. Petralia, *La portualità toscana per una lettura di lungo periodo (e a proposito di una recente ricerca collettiva)*, in *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*. Atti del Convegno di Studi (Ancona, 8-9 aprile 2011), a cura di G. Garzella, R. Giulianelli, I. Simonella, O. Vaccari, Pisa, Pacini, 2011, p. 110 (105-112).

² Tra i risultati più recenti della rivisitazione delle teorie di F. Braudel ricordo P. Horden, N. Purcell, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean history*, Oxford, Blackwell, 2000, *Across the Corrupting Sea. Post-Braudelian approaches to the Ancient Eastern Mediterranean*, edd. C. Concannon & L. A. Mazurek. London-New York, Routledge, 2016. Si vedano anche gli studi di David Abulafia, *Mediterraneans*, in *Rethinking the Mediterranean*, ed. W.V. Harris, Oxford, Oxford University Press, 2005, pp. 64-93, *Mediterranean history as global history*, in «History and Theory», 50/2 (2011), pp. 220-228, M. North, *Mari connessi*, in *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea*. Atti della L Settimana di Studi (Prato, 13-17 maggio 2018), Firenze, Firenze University Press, 2019, pp. 5-25.

³ S. Bono, *Il Mediterraneo della storia*, in «Mediterranea – ricerche storiche», XI (2014), pp. 243-258, D. Abulafia, *The Great Sea. A human history of the Mediterranean*, Oxford, Oxford University Press, 2011, *Storia dei Mediterranei. Popoli, culture materiali e immaginario dall'età antica al Medioevo*, Ragusa, Edizioni di storia e studi sociali, 2018.

Ecco quindi spiegata la ragione alla base dell'attenzione alla multiculturalità⁴, all'identificazione degli scambi marittimi come veicolo di integrazione⁵, ai conflitti combattuti sul mare⁶, alla prospettiva locale⁷ e all'analisi di questioni trasversalmente geografiche e cronologiche⁸.

La lunga diacronia è uno dei punti di intersezione tra le molteplici prospettive dalle quali si guarda storicamente al Mediterraneo, in questo senso cerniera anche temporale oltre che spaziale tra le civiltà affacciate sulle sue rive. Nonostante tuttavia i tanti punti di vista attualmente al centro della riflessione sul *mare nostrum*, l'aspetto economico continua a essere uno degli approcci più fecondi di risultati non solo come coordinata storiografica per calare in una dimensione di interrelazione produttiva i contatti fra i Paesi affacciati sul Mediterraneo, ma anche per dimostrare che, in talune circostanze, le potenze marittime per naturale proiezione e quelle per le quali la costruzione di un dominio sul mare fu il risultato di un processo più politico che mercantile possono essere inserite in un unico quadro di insieme.

In questa direzione vanno le recenti analisi di Sergio Tognetti, tese a proporre interpretazioni dello sviluppo economico bassomedievale nel senso della discontinuità cronologica e della non necessaria equazione primario-terziario come relazione causa-effetto della fioritura dei

⁴ *La comunicazione interculturale. Convenzioni, arbitrarietà e diversità: la cultura del gesto e della parola*. Atti della VI Giornata siciliana di studi iberici del Mediterraneo, parte I a cura di P. Rondinelli, A. A. S. Ruggeri, parte II a cura di D. Privitera, R. G. Scalia, Roma, Aracne, 2018 (segnalo il saggio di D. F. Ferreto, *L'arte della navigazione nel mediterraneo medievale*, pp. 125-133).

⁵ *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea*, cit., *Interscambi socio-culturali ed economici fra le città marinare d'Italia e l'Occidente dagli osservatori mediterranei*, Atti del Convegno internazionale di Studi in memoria di E. Falcone (Amalfi, 14-16 maggio 2011), a cura di B. Figliuolo, P. F. Simbula, Amalfi, Centro di Cultura e Storia amalfitana, 2014. Segnalo anche il recente Convegno *Crossing boundaries? Trade and connections on the medieval Mediterranean* (University of Cambridge, 10-12 aprile 2019) in particolare l'intervento di A. Musarra, *Transgressing Boundaries? Multi-Ethnicity on Venetian, Genoese and Catalan galleys, 1350-1500*. Ringrazio l'Autore per avermi consentito di leggere il suo testo e per aver discusso con me le sue opinioni e i suoi suggerimenti su questo lavoro.

⁶ *Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, a cura di R. Cancila, voll. 2, Palermo, 2007 (Quaderni-Mediterranea. Ricerche storiche, 4).

⁷ *L'Italia e il mare. Dal Medioevo all'età contemporanea. Controllo politico, economia e società. Nuove prospettive di ricerca sulla storia marittima e navale* (Siena, 22-23 giugno 2018), di prossima pubblicazione, *Les Territoires de la Méditerranée, XIe-XVIe siècle*, dir. Anniese Nef, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.

⁸ *Mediterranean Slavery Revisited (500-1800). Neue Perspektiven auf mediterrane Sklaverei (500-1800)*, a cura di S. Hanss, J. Schiel C, Schmid, Zürich, Chronos Verlag, 2014.

commerci internazionali⁹. Tenendo anche presente che la dimensione delle transazioni d'affari sulla lunga distanza è oggi tendenzialmente messa sullo sfondo rispetto a quadri locali incentrati su economie più ristrette; orientamento storiografico che, soprattutto per l'Italia, non spiega esaustivamente la straordinaria stagione bassomedievale della fioritura mercantile, bancaria, societaria e marittima delle città centro-settentrionali¹⁰.

Avvicinandosi per cerchi concentrici al progetto fiorentino di istituzione di un Consolato del Mare è utile capire come fosse esercitato il dominio di Firenze sul territorio soggetto e su quali strutture – evolutesi in maniera piuttosto sistematica – la dominante potesse contare per l'attuazione del suo ambizioso piano. La particolarità della situazione di Firenze è evidente nella costruzione del suo stesso stato, una sovrastruttura come lo definisce Lorenzo Tanzini che, nonostante la concessione del vicariato imperiale, non si edificò sul dispiegamento del diritto fiorentino sulle comunità soggette¹¹. Le identità preesistenti continuarono a mantenersi attive all'interno di una cornice statale che non si sostituì all'assetto istituzionale storico, gli agenti del dominio fiorentino rimasero rappresentanti esogeni di un potere che non esercitò alcuna forma di delega da parte della dominante verso il basso¹².

Nonostante l'evoluzione politico-territoriale presenti caratteri molto peculiari, Firenze si inserì in modo piuttosto consequenziale nell'espansione delle linee del commercio internazionale. Presente precocemente nel settore mercantile marittimo già alla fine del XII secolo, nel Trecento gli scambi via mare furono uno dei comparti di maggior rilievo del settore economico-finanziario di Firenze; tuttavia, mentre Genova e Venezia nello stesso periodo resero costanti e stagionali le linee

⁹ S. Tognetti, *Attività mercantili e finanziarie nelle città italiane dei secoli XII-XV: spunti e riflessioni sulla base della più recente storiografia*, in «Ricerche Storiche», XLVIII/2, (2018), pp. 23-43.

¹⁰ *Ibidem*, pp. 24-28.

¹¹ L. Tanzini, *Potere centrale e comunità del territorio nello stato fiorentino alla fine del Medioevo*, in *Poteri centrali e autonomie nella Toscana medievale e moderna*. Atti del convegno di studi (Firenze, 18-19 dicembre 2008), a cura di G. Pinto e L. Tanzini, Firenze, Olschki, 2012, pp. 86, 88 (83-105). Sullo stesso argomento rinvio all'ormai classico *Lo stato territoriale fiorentino (secoli XIV-XV)*. *Ricerche, linguaggi, confronti*, a cura di A. Zorzi e W. J. Connell. Atti del seminario internazionale di studi (San Miniato, 7-8 giugno 1996), Pisa, Pacini, 2001 e a L. De Angelis, *Ufficiali e uffici territoriali della Repubblica fiorentina tra la fine del secolo XIV e la prima metà del XV*, in Ead., *La Repubblica di Firenze tra XIV e XV secolo*, Firenze, Nardini, 2009, pp. 49-61.

¹² Tanzini, *Potere centrale*, cit., p. 87.

di navigazione verso le Fiandre e l'Inghilterra, la repubblica fiorentina non esercitò in modo autonomo le operazioni commerciali marittime¹³. La costa toscana presentava a quell'altezza cronologica diverse realtà portuali significative seppure non sempre all'altezza del volume dei traffici di cui Firenze era al centro¹⁴, ma il disegno complessivo della dominante comprendeva progetti nei riguardi di Pisa sotto il profilo dell'estensione della supremazia a livello regionale e dell'acquisizione dell'adeguato sbocco al mare.

2. I porti toscani

Porto Pisano però, all'inizio del Quattrocento, era una realtà molto diversa rispetto al passato, risultato di un'evoluzione dovuta in parte a cause naturali e in parte a interventi antropici che la recente letteratura storica sta indagando con filoni di ricerca molto fecondi. La collaborazione tra ricerche storiche e indagini archeologiche ha messo in luce la formazione di un assetto sistematico costiero del quale Pisa e Piombino erano, all'inizio del Quattrocento, gli scali più adatti all'attracco di unità navali di grandi dimensioni.

Il progetto collettivo dedicato alla portualità toscana analizzata sulla lunga diacronia¹⁵ ha contribuito a delineare, sino dal secondo XII secolo, una suddivisione bipartita tra Porto Pisano e il castello di Livorno quali poli per lo svolgimento dell'attività marittima e Pisa come centro urbano di svolgimento delle pratiche mercantili incentivate dal movimento portuale e orientata alla distribuzione delle merci verso il territorio interno. Questa ben distinta vocazione si accentuò nel corso dei secoli successivi promuovendo la crescita di Livorno come cen-

¹³ R. Goldthwaite, *L'economia della Firenze rinascimentale*, Bologna, Il Mulino, 2013 (ed. originale Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2009), p. 200.

¹⁴ È il caso ad esempio dello scalo di Talamone, tra l'altro troppo in relazione con Siena per essere considerato un'opzione percorribile per i progetti di organizzazione di un sistema navale fiorentino, B. Sordini, *Il porto della "gente vana". Lo scalo di Talamone tra il secolo XIII e il secolo XV*, Siena, Protagon, 2000. Più accessibile l'ipotesi di Piombino seppure con qualche riserva, G. Garzella, O. Vaccari, *Piombino tra Pisa e gli Appiani: un porto strategico nella Toscana medievale e rinascimentale*, in *Il porto di Piombino tra storia e sviluppo futuro*, a cura di M.L. Ceccarelli Lemut, G. Garzella, G. Petralia, O. Vaccari, Pisa, Pacini, 2014, pp. 51-71.

¹⁵ A questo proposito rinvio alla presentazione di G. Petralia, *La portualità toscana*, cit., pp. 105-112 e a M.L. Ceccarelli Lemut, *Tra Pisa e Porto Pisano. Assetto del territorio, insediamento ed economia nel Medioevo*, in «Bollettino storico pisano», 71 (2002), pp. 7-40.

tro di aggregazione demica e la specializzazione di Pisa quale cerniera per la disseminazione dei prodotti sul mercato regionale. In questa prospettiva, lo spazio portuale toscano, già nel Trecento, era percepito come privo di cesure tra Porto Pisano e Livorno e, se sotto il profilo della denominazione geografica ancora nel Quattrocento si utilizzava il toponimo di Porto Pisano, in realtà si intendeva un'area estesa dalla Meloria sino a Livorno¹⁶.

La caratteristica distintiva di Pisa era quindi quella di una città con porto, diversamente da Genova e da Venezia chiaramente definibili città portuali le cui economie, aggregati demici, configurazione dell'abitato si modellavano sulle esigenze del movimento dello scalo marittimo. Il caso pisano, al contrario, presentava una realtà diversa per la quale l'attività marinara rivestiva un ruolo determinante ma non esclusivo, un settore che andava ad affiancarsi allo smistamento dei beni sul territorio toscano, all'indotto generato dagli introiti doganali, ai traffici che si svolgevano lungo la via fluviale¹⁷. Sotto il profilo difensivo, la lontananza dal mare assicurava tuttavia a Pisa una relativa sicurezza; in caso di attacchi alle strutture portuali difficilmente la città ne avrebbe subito le conseguenze per quanto inerente l'insediamento urbano¹⁸. La conquista del 1406 non rappresentò quindi per Firenze l'inizio di una politica marittima perché fu necessario relazionarsi, per conseguire il risultato programmato, con le altre realtà costiere toscane.

Ugualmente dinamica e in veloce evoluzione nel basso Medioevo era Piombino, precocemente entrata nell'orbita di Pisa che nella prima metà del Duecento attuò interventi significativi per l'ampliamento del porto. All'inizio del Quattrocento, Genovesi e Fiorentini si mostrarono ugualmente interessati alla località, ma la differenza risiedeva nei diversi obiettivi: Firenze infatti guardava con attenzione soltanto

¹⁶ O. Vaccari, *Da Porto Pisano a Livorno: i 'tempi della modificazione' del sistema portuale pisano*, in «Un filo rosso». *Studi antichi e nuove ricerche sulle orme di Gabriella Rossetti in occasione dei suoi settanta anni*, a cura di G. Garzella ed E. Salvatori, Pisa, ETS, 2007, pp. 132, 134, 136, 138 (127-143).

¹⁷ L'importanza dell'organizzazione del trasporto delle merci tramite il corso dell'Arno indusse il governo fiorentino a regolamentare le condizioni di lavoro degli "scafaioli", ossia degli operatori che, con le loro "scafe" adeguate alla navigazione lungo l'arteria fluviale, consentivano la distribuzione dei prodotti arrivati a bordo delle galee. Gli accordi furono aggiornati periodicamente, in particolare negli anni in cui il sistema marittimo fiorentino venne sottoposto a valutazioni e cambiamenti, ASF, *Miscellanea Repubblicana*, busta 3, ins. 84, cc. 61r-64v, *Notarile Antecosiniano* 21062, ins. 6.

¹⁸ A. Musarra, 1284. *La battaglia della Meloria*, Roma-Bari, Laterza, 2018, pp. 3-6.

alle infrastrutture portuali senza una progettualità di estensione del dominio, atteggiamento che fece orientare il governo di Piombino ad avvicinarsi politicamente alla Repubblica toscana, oltretutto concentrata in via esclusiva sulla conquista di Pisa. L'intera filiera degli scali marittimi con i quali Pisa intratteneva contatti costanti comprendeva, all'inizio del Quattrocento, aree portuali quali Porto Ercole, Talamone, Castiglione della Pescaia e ovviamente Livorno in una linea continua di approdi che si estendeva dalla Versilia alla Maremma¹⁹.

Nonostante le ricerche più recenti abbiano restituito un quadro esauriente dell'evoluzione dell'assetto portuale toscano, le indagini sull'esatta ubicazione di Porto Pisano hanno interessato anche le bioscienze e le geoscienze che, attraverso le sinergie tra archeologi, biologi e storici hanno individuato proprio nel Quattrocento il momento in cui la laguna che aveva ospitato il porto, interessata da importanti cambiamenti ambientali determinati soprattutto dal dialogo con il bacino fluviale dell'Arno, fu separata dal mare e sostituita dallo scalo di Livorno²⁰. Il filone di ricerca incentrato sugli attracchi della Toscana ha quindi messo in luce come, al momento della conquista di Pisa da parte di Firenze, il problema dell'accesso al mare fosse ancora in buona parte da risolvere e come i costi per la manutenzione del bacino portuale aggiungessero ulteriori oneri di spesa per la dominante. Solo infatti dopo l'acquisto di Livorno le ambizioni fiorentine di diventare una potenza marittima sembrarono inizialmente soddisfatte ed è infatti al 1421 che data l'istituzione dell'ufficio dei Consoli del Mare.

3. La politica marittima di Firenze

Ciò che però sin dall'inizio della sua "avventura" marittima²¹ Firenze non confermò fu il ruolo di snodo economico regionale che Pisa aveva assolto per lungo tempo; il sistema di linee di navigazione orga-

¹⁹ Garzella, Vaccari, *Piombino tra Pisa e gli Appiani*, cit., pp. 53-56.

²⁰ D Kaniewski, N. Marriner, C. Morhange, M. Vacchi, G. Sarti, V. Rossi, M. Bini, M. Pasquinucci, C. Allinne, T. Otto, F. Luce & E. Van Campo, *Holocene evolution of Portus Pisanus, the lost harbour of Pisa*, in «Scientific Reports», 8 (2018), pp. 1-14 (www.nature.com/scientific-reports, consultato il 14.02.2019). Da segnalare anche l'attenzione ai porti non soltanto come strutture dinamiche sotto il profilo evolutivo, ma anche come indotto economico in un quadro imprenditoriale; a questo proposito si veda *I porti come impresa economica (secc. XIII-XVIII)*. Atti della XIX Settimana di Studi (Prato, 2-6 maggio 1987), a cura di S. Cavaciocchi, Firenze, Le Monnier 1988.

²¹ La definizione è di Petralia, *La portualità toscana*, cit., p. 109.

nizzato dalla dominante si poneva all'esclusivo servizio della sua economia e dell'incremento della sua ricchezza in rapporto all'organizzazione corporativa²². Nonostante l'autoreferenzialità strutturale del commercio marittimo fiorentino, le recenti analisi hanno evidenziato i molti aspetti positivi dell'intervento di Firenze in materia di scambi via mare.

L'occasione è stata fornita dalle celebrazioni per il sesto centenario della conquista di Pisa e i rilievi evidenziati da Tognetti alle ingenerose critiche sollevate in passato nei riguardi dei traffici marittimi fiorentini hanno sottolineato diverse questioni non secondarie: il rilancio dell'arsenale pisano, gli incentivi al trasferimento a Pisa dei corrispondenti delle compagnie mercantili-bancarie, il sostegno offerto al volume di scambi gravitante intorno a Porto Pisano²³.

L'apertura verso l'apporto fornito da Firenze al sostegno alle strutture pisane è tuttavia bilanciato da alcune recenti considerazioni di segno contrario. Giovanni Ciccaglioni ha messo in luce come l'élite dirigente fiorentina non abbia tenuto nella dovuta considerazione lo spostamento dell'asse commerciale seguito all'apertura delle rotte mediterranee; il cambiamento intercorso tra uno spazio economico fondato sul binomio città-contado e uno a proiezione regionale con l'apertura marittima non trovò l'adeguato supporto a livello istituzionale²⁴.

Altrettanto critica ma più concentrata sul quadro politico è la posizione espressa da Franco Franceschi che ha esaminato il controllo esercitato sul Consolato del Mare dal governo mediceo allo scopo non soltanto di centralizzare la gestione del commercio marittimo, ma soprattutto di indebolire le prerogative del tribunale della Mercanzia²⁵.

Tra le numerose proposte interpretative, ognuna concentrata su alcuni aspetti specifici dell'esercizio del commercio marittimo fioren-

²² S. Tognetti, *Galerías estatales y veleros privados en la República florentina del Cuatrocientos: la praxis mercantil*, in *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*, a cura di R. González Arévalo, Universidad de Granada, La Nao, 2016, pp. 107-144.

²³ S. Tognetti, *Firenze, Pisa e il mare (metà XIV – fine XV secolo)*, in *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, Olschki, 2010, pp. 151-175.

²⁴ G. Ciccaglioni, *Il mare a Firenze. Interazioni tra mutamenti geografici e cambiamenti istituzionali e trasformazioni economiche nella Toscana fiorentina del '400*, in «Archivio Storico Italiano», 167 (2009), pp. 91-125.

²⁵ 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», a. CLL, n. 558/IV (1993), pp. 863-909.

tino, un'opera di sintesi e di ricognizione delle numerose motivazioni alla base della breve stagione attraversata da Firenze come potenza mediterranea è fornita dagli studi di Richard Goldthwaite che pone l'accento su alcune delle cause del fallimento del progetto fiorentino. Per prima cosa, Goldthwaite individua nella settorialità corporativa l'errore di partenza: il sistema di galee da mercato, avviatosi negli anni venti del Quattrocento, era finalizzato a sostenere il commercio del settore laniero, in quel periodo in difficoltà, e a incentivare l'industria serica, in fase invece di vigoroso decollo. Le linee di navigazione attivate, quindi, erano al servizio dell'importazione delle materie prime (lana dall'Inghilterra e seta dalla penisola iberica) e della successiva immisione dei prodotti finiti sui mercati levantini²⁶.

L'intendimento non era quindi volto all'inserimento di Firenze nel circuito marittimo mediterraneo, bensì al sostegno di una parte della sua produzione tessile; questo spiega la scelta della galea di medie dimensioni come vettore merceologico e lo scarso interesse nei riguardi della navigazione costiera. Il veloce tracollo dell'organizzazione – e di conseguenza del Consolato del Mare – è addebitato da Goldthwaite al cambiamento occorso in relazione alle aree di provenienza della materia prima. A partire dalla seconda metà del Quattrocento, infatti, la lana proveniva più dall'Italia centrale che dall'Inghilterra, la seta dal regno di Napoli anziché dalle piazze spagnole ed orientali. Le stesse direzioni di radicamento dei prodotti fiorentini si avviarono verso un processo di "italianizzazione" grazie alla crescita di interesse nei riguardi delle città in rapida espansione come Roma e Napoli²⁷.

A ciò si aggiungeva la gestione statale dell'impresa marittima che non attuò mai una vera politica di flessibilità in grado di assicurare all'imprenditoria privata la possibilità di inserirsi autonomamente nel commercio via mare. In controtendenza rispetto agli indirizzi delle potenze mediterranee, Firenze non allentò il controllo pubblico sul Consolato del Mare e sulle linee di navigazione, ma l'insostenibilità finanziaria dell'organizzazione accelerò la crisi del sistema contribuendo a decretarne il fallimento²⁸. Ciò non significò comunque che, seppure per breve tempo, la presenza dei mercanti fiorentini sulle piazze mediterranee non sia stata incentivata dalla disponibilità di proprie galee da

²⁶ R. Goldthwaite, *L'economia della Firenze rinascimentale*, cit., p. 209.

²⁷ *Ibidem*, p. 210.

²⁸ *Ivi*.

mercato ed è questo uno dei filoni di ricerca più interessanti degli anni recenti soprattutto grazie alle indagini, ad esempio, di Raùl González Arévalo per i cui numerosi studi rinvio alle pagine successive.

La fioritura di analisi contemporanee sul tema del commercio marittimo fiorentino si poggia su una storiografia risalente concentrata su temi e problemi assai diversi: il rapporto con l'Oriente cristiano e poi con gli Ottomani²⁹, le *nationes* fiorentine e le loro norme statutarie³⁰. Un iniziale censimento dei materiali conservati nel fondo del Consolato del Mare dell'Archivio di Stato di Firenze fu condotto da Armand Grunzweig³¹ e proseguito poi in modo più completo e analitico da Michael Mallett come indagine ricognitoria propedeutica al suo studio sulle galee fiorentine nel Quattrocento³².

Tuttavia, le prospettive dalle quali sono state analizzate le tematiche concernenti l'organizzazione marittima di Firenze hanno in generale riguardato gli aspetti commerciali e la presenza dei mercanti fiorentini nei paesi mediterranei, più o meno strutturata in assetti consolari.

In altre parole le questioni economiche hanno prevalso tanto negli studi di più antica data quanto nella produzione più recente. Ciò che è stato trascurato, o perlomeno considerato a margine, è l'inquadramento istituzionale dell'ufficio del Consolato del Mare non solo all'interno del sistema politico fiorentino, ma anche in posizione comparativa con le coeve strutture alle quali è – pur in maniera molto relativa – ispirato in termini di denominazione e di organizzazione. Ho quindi voluto considerare questo punto di vista, andando a indagare in maniera diacronica l'evoluzione di una magistratura molto fluida nella sua evoluzione e scarsamente delineata nelle competenze e nei campi di intervento.

In tale prospettiva ho cercato di superare l'impostazione del pur fondamentale studio di Michael Mallett che individuò nella progressiva obsolescenza del sistema statale delle galee da mercato, in favore dell'iniziativa di marinerie forestiere, la ragione alla base della fine dell'esperienza marittima fiorentina. Un'affermazione apparsa fretto-

²⁹ G. Müller, *Documenti sulle relazioni delle città toscane coll'Oriente cristiano e coi Turchi, fino all'anno 1531*, Firenze, Cellini e C., 1879.

³⁰ *Statuti delle colonie fiorentine all'estero (secc. XV-XVI)*, a cura di G. Masi, Milano, Giuffrè, 1941.

³¹ A. Grunzweig, *Le fonds du Consulat de la Mer aux Archives de l'Etat à Florence*, Rome, Institut historique belge, 1930.

³² M. Mallett, *The sea Consuls of Florence in the fifteenth century*, in «Papers of the British School at Rome», 27 (1959), pp. 156-168, Id., *The florentine galleys galleys in the fifteenth century*, Oxford, Clarendon Press, 1967.

losa e non suffragata da prove già ai primi recensori del volume di Mallett³³ che attualmente, a distanza di oltre cinquanta anni dalla sua pubblicazione, richiede senza dubbio una revisione più approfondita e mediata da testimonianze di varia tipologia e provenienza, tanto nelle fonti primarie che in quelle secondarie.

L'interdisciplinarietà che caratterizza, infatti, gli studi storici contemporanei – e che a maggior ragione è opportuno sia applicata a questioni inerenti contesti mediterranei, fluidi nella loro definizione almeno quanto il mare sul quale si affacciano – è la metodologia seguita anche da progetti di ricerca europei incentrati sul commercio marittimo³⁴. Mi è sembrato quindi necessario seguire una linea di ricerca sinora lasciata in ombra, per proporre una ricostruzione del Consolato del Mare fiorentino quattrocentesco evidenziandone non tanto l'aspetto mercantile ed economico, quanto quello connesso con le esigenze politiche e istituzionali del governo di Firenze.

A questo riguardo, per conseguire un risultato certamente non definitivo nelle sue conclusioni ma esaustivo come primo approccio al tema, è stato necessario operare scelte molto selettive nella documentazione da utilizzare. Il fondo *Consoli del Mare*, conservato presso l'Archivio di Stato di Firenze e costituito di diciotto unità, riunisce materiale esteso lungo un arco di tempo di media durata (prevalentemente si tratta, infatti, di testimonianze quattrocentesche e della prima metà del Cinquecento) che alterna copie coeve della produzione legislativa del governo fiorentino a fonti in esemplare unico.

Il ricorso ai fondi archivistici di età repubblicana è stato quindi massiccio, non soltanto a integrazione di quanto non presente tra le carte del Consolato del Mare, ma soprattutto a sostegno dell'approccio che ho inteso conferire alla ricerca, incentrata sulle vicende dell'ufficio consolare nel più ampio contesto istituzionale dello Stato fiorentino. Le disposizioni legislative, le discussioni e le deliberazioni dell'oligarchia egemone (guidata dagli Albizzi e poi dai Medici) hanno fornito la maggior parte del materiale inedito censito, utilizzato e discusso nelle

³³ Mi riferisco, ad esempio, alla scheda redatta da D. Herlihy per «The American Historical Review», 73/4 (1968), p. 1127.

³⁴ I risultati più recenti sono quelli conseguiti dal lavoro di Maria Fusaro dell'Università di Exeter («The Average Transaction and Risk Management»), finanziato dallo European Research Council e fondato sulla lunga cronologia e sulla collaborazione intersettoriale tra storici *tout-court*, storici del diritto, storici dell'economia (<http://humanities.exeter.ac.uk/history/research/centres/maritime/research/avetransrisk/>).

pagine che seguono. La dovizia di informazioni rinvenute ha richiesto, in un secondo momento, una selezione ragionata, ma molto drastica, al fine di mantenere l'attenzione concentrata sull'evoluzione del Consolato marittimo. Altrettanto necessaria, come già sottolineato, mi è parsa la scelta di lasciare parzialmente in ombra le questioni di natura mercantile ed economica, indagate in profondità e con un interesse transnazionale dalla letteratura storica contemporanea.

È altresì evidente come il legame tra il Consolato e il commercio marittimo fosse strutturale alla stessa origine dell'ufficio e come sia di conseguenza impossibile attuare un percorso che prescindere completamente dalle questioni inerenti gli scambi mediterranei. Mi sono perciò limitata a tratteggiarne alcune coordinate rinviando, nell'apparato citazionale, ai moltissimi studi recenti per gli approfondimenti di tematiche specifiche. Delle numerose altre questioni non direttamente connesse con la parabola istituzionale dei Consoli del Mare, ma legate comunque al travagliato rapporto di Firenze con le sue ambizioni marittime, restano testimonianze non utilizzate in questa sede che potranno costituire la base per altre indagini future.

Nonostante dunque il punto di osservazione volutamente dedicato a un aspetto particolare del Consolato del Mare fiorentino – quello meno presente negli studi attualmente disponibili – lo sviluppo della materia ha condotto a sbocchi assai originali, soprattutto se posti in comparazione con le altre realtà coeve.

La contestualizzazione del Consolato in ambito italiano e internazionale presenta, infatti, spunti di riflessione altrettanto interessanti per le molte destinazioni d'uso attribuite occasionalmente all'ufficio, sovente revocato o trasformato in altre magistrature a esso affiancate o sovrapposte. L'incertezza funzionale era resa possibile dalla mancanza di statuti che regolassero l'attività dei Consoli, un'assenza probabilmente voluta dalla classe dirigente albizzesca e ancora di più dall'oligarchia medicea per poter contare su margini di manovra molto flessibili nel controllo del Consolato. Di contro, furono regolamentate le linee di navigazione e gli obblighi imposti al gruppo degli ufficiali di bordo, estesi poi anche ai conduttori delle galee da mercato; la prima formulazione delle regole, datata 1446, contiene elementi interessanti e dettagliati per la comprensione del sistema delle galee da mercato organizzato da Firenze.

Nonostante quindi il successo cronologicamente molto limitato che la struttura conobbe, l'analisi dell'assetto istituzionale del Consolato del Mare e della sua evoluzione offre un ulteriore tassello per la defini-

zione della storia marittima e navale di Firenze nel Quattrocento le cui ambizioni andarono a scontrarsi con gli interessi della classe dirigente medicea, con la presenza invasiva del mondo corporativo dal quale l'“avventura” marittima proveniva ed era alimentata, con le esigenze di controllo del territorio pisano, con la posizione politica di Firenze nel contesto italiano. Le ragioni del fallimento tardoquattrocentesco del Consolato del Mare erano insomma scritte fin dall'inizio della sua storia.

PARTE PRIMA

IL CONSOLATO DEL MARE

1. «Non sapemmo o non volemmo conoscere quello ci era d'onore e d'utile»¹. La conquista di Pisa del 1406

La formazione del dominio fiorentino e il suo carattere di governo del territorio non finalizzato alla costituzione di uno stato regionale unitario sono temi a lungo esplorati e analizzati in profondità dagli studi dell'ultimo quarantennio. Dalle indagini condotte da Giorgio Chittolini² negli anni settanta del Novecento sino alle più recenti interpretazioni proposte da Andrea Zorzi³ e da Lorenzo Tanzini⁴ si è andato configurando un quadro piuttosto chiaro relativo agli obiettivi territoriali di Firenze, incentrati su rapporti «asimmetrici»⁵ con le comunità soggette, ognuna dotata di un discreto margine di autonomia e legata alla dominante mediante un sistema di accordi e patti.

In questa prospettiva, Pisa fu un punto di arrivo, anche per la particolarità del suo assoggettamento a Firenze e per il percorso accidentato che la inserì nell'orbita fiorentina. Pur limitandomi a ricapitolare fatti ampiamente noti e ancor più chiariti dagli studi recenti, mi pare comunque utile ripercorrere le vicende della conquista di Pisa, a partire dal 1402 quando la morte del duca di Milano, Gian Galeazzo Visconti, pose fine alla costruzione del suo vasto dominio nell'Italia centro-settentrionale.

¹ Giovanni di Pagolo Morelli, *Ricordi*, in *Mercanti scrittori*, a cura di V. Branca, Milano, Rusconi, 1986, p. 297.

² G. Chittolini, *Ricerche sull'ordinamento territoriale del dominio fiorentino agli inizi del secolo XV*, in Id., *La formazione dello stato regionale e le istituzioni del contado*, Torino, Einaudi, 1979, pp. 292-352.

³ A. Zorzi, *La formazione e il governo del dominio territoriale fiorentino: pratiche, uffici, "costituzione materiale"*, in *Lo stato territoriale fiorentino*, cit., pp. 189-221.

⁴ L. Tanzini, *La Toscana degli stati cittadini: Firenze e Siena*, in *Lo Stato del Rinascimento in Italia*, a cura di A. Gamberini e I. Lazzarini, Roma, Viella, 2014, pp. 87-105, in particolare pp. 87-99.

⁵ La definizione è di Zorzi, *La formazione*, cit., p. 220.

Pisa fu ereditata da Gabriele Maria Visconti, giovane figlio naturale del duca scomparso, la cui debole posizione fornì il pretesto a Firenze per iniziare le operazioni di conquista⁶. La fase iniziale sembrò risolversi, in un primo momento, con l'acquisto di Pisa da parte di Firenze; gli accordi intercorsero tra il governo fiorentino e il governatore francese di Genova, Jean de la Meingre, alla cui protezione Gabriele Maria Visconti aveva fatto appello. La somma pattuita ammontava a 206.000 fiorini e comprendeva la cessione a Firenze della città, del contado e della fortezza di Ripafratta⁷. La transazione economica non evitava comunque l'opzione militare: ciò che i fiorentini avevano acquistato erano i diritti su quelle terre che dovevan in ogni caso essere conquistate mediante operazioni belliche.

Alla fine di agosto del 1405 la cittadella di Pisa era sotto il controllo delle autorità fiorentine che si sostituirono ai francesi e ai genovesi; la soddisfazione per il successo riportato fu tuttavia di breve durata, dato che all'inizio di settembre i pisani recuperarono con la forza il controllo della cittadella. Allo sbigottimento iniziale e agli infruttuosi colloqui intercorsi tra i fiorentini e la delegazione pisana che condusse le brevi trattative per cercare di evitare la guerra vera e propria, seguì il conflitto che interessò per oltre un anno il territorio pisano. La città fu isolata dal versante marittimo e da quello terrestre, l'Arno venne sottoposto a un rigido controllo tramite la costruzione di due bastie, le navi dei rifornimenti alimentari provenienti dalla Sicilia furono dirottate verso Piombino e il loro carico sequestrato.

Ridotta alla fame, Pisa effettuò un ultimo tentativo per rinviare la resa affermando di essere sotto la protezione del ducato di Borgogna e chiedendo, di conseguenza, a Firenze di sospendere le ostilità. Tuttavia, il duca borgognone Giovanni Senza Paura non mise in atto alcuna azione efficace per difendere la città se non impartire ai francesi l'ordine di fermare in qualsiasi modo l'avanzata di Firenze⁸. Nonostante lo

⁶ La ricostruzione dell'ingresso di Pisa nel dominio territoriale fiorentino è tratta da L. De Angelis, «Contra Pisas fiat viriliter». *Le vicende della conquista*, in *Firenze e Pisa dopo il 1406*, cit., pp. 49-64 alla quale si rinvia senza ulteriori rimandi in nota.

⁷ Giovanni Morelli fa riferimento a una serrata contrattazione: 250.000 fiorini era stata la richiesta iniziale, «noi ne profferemmo cento, ed egli vennono a dugento». La somma concordata sarebbe stata erogata in tre rate: la prima al momento della conquista della cittadella, la seconda sei mesi dopo, l'ultima in seguito all'occupazione di Pisa, Giovanni di Pagolo Morelli, *Ricordi*, cit., pp. 286, 289.

⁸ L. Tanzini, *Florence et la Bourgogne. Relations et transformations de deux États à la fin du Moyen Âge*, in *La cour del Bourgogne et l'Europe. Le rayonnement et les limites d'un model*

stallo determinato dall'ingresso del nuovo attore politico, i fiorentini non abbandonarono l'impresa, anzi le trattative proseguirono alla ricerca di una soluzione e, soprattutto, di appoggi interni.

La svolta ebbe luogo in seguito alla decisione del pisano Giovanni Gambacorti di consegnare la città a Firenze; al suo fianco, altre due figure furono determinanti per il successo di Firenze: Pietro Gaetani che aveva consentito la cessione alla dominante della fortezza di Orciatice⁹ e Francesco Casali, signore di Cortona, da tempo alleato di Firenze¹⁰. Gambacorti aprì le porte di Pisa all'esercito fiorentino che, il 9 ottobre 1406, entrò in città risparmiandole l'oltraggio del saccheggio. Al "traditore" furono concessi, oltre alla somma di 50.000 fiorini, la signoria di Bagno, in Romagna, una serie di altre fortezze, la cittadinanza fiorentina e privilegi estesi anche ai suoi familiari.

Il passaggio di Pisa al dominio fiorentino implicò la consegna di ostaggi: secondo la testimonianza di Giovanni Morelli, trecento cittadini pisani «o più», espressione dell'aristocrazia cittadina e dei ceti imprenditoriali e artigiani, furono obbligati a risiedere a Firenze e a presentarsi ogni mattina al cospetto del Podestà. Il ritratto positivo che di loro ha lasciato il diarista¹¹ sembra implicare l'accettazione pacifica e dignitosa – anche se non rassegnata – della nuova situazione istituzionale in cui sarebbe stata inquadrata la città da quel momento in avanti. In questo senso, nessuna novità fu apportata dalla dominante rispetto alle modalità di controllo del territorio: protezione militare del contado

culturel, a cura di W. Paravicini. Actes du colloque international (Paris, 9-11 ottobre 2007), Ostfildern, Thorbecke, 2013, pp. 487-501, in particolare pp. 492-493.

⁹ La rocca della Val d'Era apparteneva ai Gaetani insieme ai castelli di Lajatico e di Pietra Cassa. La cessione di Orciatice a Firenze consentì a Pietro Gaetani di ottenere considerevoli privilegi: la cittadinanza fiorentina, beni immobili in città e nel contado, una pensione annua e l'esenzione parziale dalle gravezze. La sottomissione formale a Firenze degli abitanti di Orciatice ebbe luogo nell'aprile del 1406, E. Repetti, *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, vol. III, Firenze 1839 (rist. anast. Reggello, Firenzelibri, 2005), pp. 685-686.

¹⁰ Giovanni Morelli ricorda la cerimonia di attribuzione del cavalierato al Casali per mano del Gonfaloniere di Giustizia, Vanni Castellani, di Cristoforo Spini e di Niccolò Guasconi e la successiva giostra che il neo-cavaliere offrì sulla piazza di Santa Maria Novella, Giovanni di Pagolo Morelli, *Ricordi*, cit., pp. 298-299.

¹¹ «In questi dì vennono a Pisa molti pisani, in numero di 300 o più, ed era deputato sì rassegnassono ogni mattina al Podestà, e così feciono. La cittadinanza era bella e orrevole e dimostravono valentissimi uomini: i cavalieri assai gentili uomini, mercatanti e artefici d'ogni ragione ce ne venne assai. Era con molto di loro dispiacere, bene nol dimostravano se none con molta onestà; e con buone e savie parole praticavano co' fiorentini», *ibidem*, p. 299.

e sicurezza delle vie per tutelare il traffico mercantile e assicurare costanti approvvigionamenti¹².

Applicando a Pisa il modello già sperimentato, Firenze si limitò a considerare la nuova conquista come parte di un unico, esteso contado privo di un carattere unitario. Anche gli strumenti del dominio furono gli stessi: separazione della città dal suo territorio, istituzione dei vicariati, fondazione di postazioni fortificate. La differenza, rispetto a quanto attuato in altre aree, risiedeva nell'assenza delle relazioni pattizie che disciplinavano i rapporti tra Firenze e le comunità soggette, lasciando a queste ultime margini non indifferenti di autonomia. Pisa, al contrario, fu sottoposta al dominio diretto da parte di Firenze: i pisani furono estromessi dal controllo del contado, unito a quello fiorentino, e dal governo della città. La magistratura degli Anziani fu mutata nel Priorato che, sotto il profilo puramente formale, rappresentava la continuità con il passato, ma dal punto di vista operativo era essenzialmente un organo di rappresentanza nei riguardi del governo fiorentino.

Un ulteriore segno di discontinuità fu la rapida creazione dei vicariati che si sostituirono ai precedenti distretti: nella prassi fiorentina, di norma, l'istituzione vicariale non seguiva immediatamente la conquista, ma il caso di Pisa rappresentò l'eccezione perché, già nello stesso 1406, il governo di Firenze mise in atto la riorganizzazione territoriale. I titolari delle circoscrizioni erano inviati dalla dominante e, nonostante successive aggregazioni e soppressioni, il controllo rimase strettamente di pertinenza fiorentina. Ciò nonostante, un processo costante di contrazione delle circoscrizioni induce a riflettere sugli investimenti necessari in termini organizzativi e di personale presente sul territorio che, nel caso di Pisa, andava in controtendenza rispetto alla procedura attuata tradizionalmente da Firenze. Infatti, gli accordi su cui si basava solitamente il rapporto tra la dominante e i soggetti sottoposti incentivavano le organizzazioni politiche locali, in dialogo diretto con le autorità fiorentine; in questo modo, si otteneva quindi un risparmio sui salari degli ufficiali territoriali, a carico delle comunità soggette e, al tempo stesso, si consolidava il consenso.

¹² L'ingresso di Pisa all'interno del dominio fiorentino e la sua amministrazione sono state ampiamente indagate da A. Zorzi, *L'inquadramento di Pisa e del suo territorio nel dominio fiorentino*, in *Firenze e Pisa dopo il 1406*, cit., pp. 85-108 al quale rinvio senza ulteriori rimandi in nota.

L'amministrazione del territorio pisano fu invece impostata sulla base di un modello assai differente: ad esempio, nessuno dei rettori fiorentini titolari delle circoscrizioni del contado di Pisa ebbe mai un giudice tra i propri collaboratori, ma soltanto notai che, con il passare degli anni, andarono riducendosi di numero in maniera direttamente proporzionale agli accorpamenti delle podesterie, delle capitanie e dei vicariati. Tutto ciò si rifletteva sull'amministrazione della giustizia e sui conseguenti disagi che l'assenza di funzionari essenziali per la popolazione poteva comportare per la dominante nei suoi rapporti con le comunità soggette. D'altra parte, come riflette Zorzi, la decisione di non opprimere con costi di notevole entità il territorio pisano, gravato da una perdurante crisi demografica, fu causa ed effetto della riduzione progressiva delle circoscrizioni e dei servizi offerti¹³. Ugualmente sottoposta a Firenze fu l'attività fiscale: le gabelle indirette non furono più imposte dal governo pisano dopo il 1406 e gli ufficiali preposti alle imposizioni, tutti, fiorentini, vennero eletti a tratta dalle borse di Firenze. Anche le Arti pisane furono private della loro attività autonoma e «messe alle dipendenze delle diverse arti fiorentine»¹⁴.

Per quanto riguardava l'organizzazione della città di Pisa, si decise di procedere sovrapponendo nuovi istituti ai precedenti; fu deliberata la creazione dell'ufficio dei Dieci di Pisa che, nella sua composizione iniziale, fu designato tramite l'estrazione manuale dei suoi membri, sospendendo il sorteggio. I Dieci godevano di ampi margini di discrezionalità; come testimonia Giovanni Morelli, essi «ebbero balia per mesi dieci di potere disporre e ordinare de' fatti di Pisa quello piacesse loro, sì del fortificarla in qualunque modo, d'ordinarla di gabelle e di tutte sue rendite, ed eziandio trarre e mettere que' cittadini paresse loro. Chiamaronsi i dieci di Pisa»¹⁵. A favore dell'operatività dell'ufficio furono stanziati fondi pari a mille fiorini mensili, con l'autorizzazione a sforare la cifra se ritenuto strettamente necessario dai Dieci. Il capitano e il podestà di Pisa, invece, sino dalle fasi immediatamente successive alla conquista, furono eletti con la consueta modalità di estrazione a sorte¹⁶.

¹³ Zorzi, *L'inquadramento di Pisa*, cit., p. 98.

¹⁴ G. Guidi, *Il governo della città-repubblica di Firenze del primo Quattrocento*. III. *Il contado e il distretto*, Firenze, Olschki, 1981, p. 49.

¹⁵ Giovanni di Pagolo Morelli, *Ricordi*, cit., p. 299.

¹⁶ Guidi, *Il governo*, cit., p. 174.

L'attribuzione ai Dieci di Pisa di più precise competenze e ambiti di azione fu regolata dallo Statuto del 1415¹⁷ quando, trascorso il periodo immediatamente successivo alla conquista, era andata a regime da diversi anni la pratica di estrazione a sorte dei membri dell'ufficio, di durata semestrale. Otto componenti provenivano dalle Arti Maggiori e due dalle Minori, mentre l'entrata in carica era articolata su due mesi consecutivi¹⁸: il primo gruppo di cinque godeva quindi di un periodo di affiancamento da parte degli uscenti, il secondo gruppo andava ad aggiungersi a passaggio di consegne già effettuato. I Dieci, inoltre, avevano un'articolazione bipartita in termini di residenza: tre di essi dovevano abitare ed esercitare a Pisa le loro funzioni, i rimanenti sette a Firenze. Nonostante lo squilibrio numerico, i tre che operavano a Pisa avevano facoltà di deliberare in modo autonomo e le loro decisioni erano valide come se fossero state espresse dall'ufficio riunito in seduta plenaria¹⁹.

Il meccanismo di rotazione graduale fu poi sperimentato anche per i Consoli del Mare qualche decennio più tardi, al pari della doppia residenza articolata tra Firenze e Pisa. A tale riguardo, però, l'ufficio consolare non si modellò completamente sull'esempio dei Dieci, dal momento che la diversità della sede implicava, per i Consoli, anche la separazione delle competenze e un'accentuata autonomia gestionale di ognuno dei due gruppi. I risultati non esaltanti riscossi da questa impostazione, tuttavia, indussero a non renderla strutturale per il Consolato marittimo²⁰.

I Dieci avevano anche compiti di natura difensiva: dall'assunzione delle truppe per la difesa della cittadella di Pisa, alla tutela delle postazioni fortificate, alla più generale protezione del territorio loro affidato, compreso il porto²¹. Anche in queste attribuzioni di competenze i Consoli del Mare furono posti sulla scia dei Dieci, seppure in maniera meno chiara e, soprattutto, senza una precisa regolamentazione dei

¹⁷ Sulla legislazione statutaria fiorentina e delle comunità soggette nel basso Medioevo rinvio agli studi di L. Tanzini: *Statuti e legislazione a Firenze dal 1355 al 1415. Lo statuto cittadino del 1409*, Firenze, Olschki, 2004, *Alle origini della Toscana moderna. Firenze e gli statuti delle comunità soggette tra XIV e XVI secolo*, Firenze, Olschki, 2007, *Il governo delle leggi: norme e pratiche delle istituzioni a Firenze dalla fine del Duecento all'inizio del Quattrocento*, Firenze, Edifir, 2007.

¹⁸ Guidi, *Il governo*, cit., p. 241.

¹⁹ *Ibidem*, pp. 241-242.

²⁰ Cfr. *infra*, cap. 4, par. 4a.

²¹ Guidi, *Il governo*, cit., pp. 242, 244.

loro ambiti di intervento. Prima di procedere con la creazione di un Consolato del Mare, però, Firenze attese di completare il processo di acquisizione delle strutture portuali toscane che si concluse quindici anni dopo la conquista di Pisa, quando l'acquisto di Livorno portò il dominio fiorentino a raggiungere la sua massima estensione.

2. La politica marittima di Firenze prima del Consolato (1406-1421)

L'acquisto di Livorno¹ e l'annessione di Porto Pisano misero Firenze nelle condizioni ottimali per costruire un proprio sistema marittimo; sfruttando anche il possesso degli altri porti toscani principali, la dominante era in grado di controllare tutti i più importanti scali costieri². Il 13 dicembre 1421 la *Provisione* istitutiva del Consolato del Mare³ di Firenze intendeva inserire la Repubblica Fiorentina nel circuito del commercio marittimo, consentendo così l'esercizio in proprio delle attività mercantili anche sul mare. La delibera è da porre in relazione non solo con l'ampliamento delle opportunità economiche, ma anche con una serie di realtà locali e internazionali che stavano facendo vacillare il dominio fiorentino su Pisa a soli quindici anni dalla conquista.

Una volta raggiunta la massima estensione con le acquisizioni del 1421, lo Stato fiorentino diede inizio alla riorganizzazione del territorio, attuando una riforma strutturale che disegnava una nuova geografia politica delle comunità soggette e un diverso assetto delle circoscrizio-

¹ ASF, *Consulte e Pratiche* 44, cc. 90v, 91v-92v, 94v-95v.

² M. Mallet, *Pisa and Florence in the different century: aspects of the period of the first Florentine domination*, in *Florentine studies. Politics and society in Renaissance Florence*, ed. by N. Rubinstein, London 1968 pp. 403-441 in particolare pp. 413-420, M. Tangheroni, *Trasporti navali e commercio marittimo nell'Italia del Quattrocento*, in *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di T. Fanfani. Atti del Convegno (Viareggio 29 aprile-1 maggio 1991), Napoli 1993, pp. 31-56, in particolare pp. 44-45, B. Sordini, *Il porto della "gente vana"*. cit., *Firenze e Pisa dopo il 1406*, cit. A. Zorzi, *La trasformazione di un quadro politico. Ricerche su politica e giustizia a Firenze dal comune allo Stato territoriale*, Firenze, Firenze University Press, 2008, pp. 258-259, O. Vaccari, *I porti della Toscana e il rifornimento di viveri per le navi alla fine del XIV secolo*, in *Alimentazione e Nutrizione secc. XIII-XVIII*. Atti della "Ventottesima settimana di Studi" (Prato, 22-27 aprile 1996), a cura di S. Cavaciocchi, Firenze 1997, pp. 514-526.

³ ASF, *Provisioni, registri* 111, cc. 198v-199v.

ni. In prospettiva comparativa, lo Stato fiorentino aveva un'estensione inferiore rispetto al Ducato visconteo e alla Terraferma veneziana, e una crisi demografica di lunga durata aveva reso di modesta consistenza i centri urbani soggetti al dominio fiorentino⁴.

Questo ridimensionamento demico e organizzativo aveva in Pisa uno dei suoi snodi di maggiore complessità gestionale, non soltanto per l'ostilità con cui era stato accolto il governo fiorentino, ma anche per il delicato equilibrio tra realtà pisana e mediterranea con cui Firenze si era dovuta confrontare sino dalle fasi iniziali della conquista⁵.

È opportuno ricordare che gli studi più recenti sulla società e sull'economia pisana dei decenni precedenti la conquista hanno ridimensionato la crisi nella quale la storiografia più risalente aveva supposto fosse precipitata Pisa. Attualmente, al contrario, le indagini più approfondite sul dinamismo finanziario e mercantile dell'ultimo Trecento, sia a livello di investimenti e scambi su vasta scala e sia di attività artigianali, hanno condotto a delineare un panorama molto più positivo e di sostanziale crescita⁶.

Particolarmente organizzata era la struttura portuale che, comprendendo gran parte della costa, aveva in Livorno il secondo scalo per importanza dopo Porto Pisano. Il dualismo dialettico fra aree riservate agli empori commerciali e zone dedicate alle postazioni difensive era il modello gestionale pisano esportato con successo in qualsiasi area ricadesse sotto il suo controllo. Il sistema integrato costituito da Porto Pisano, Livorno e dagli altri poli minori situati lungo la costa aveva reso necessarie infrastrutture rinnovate, assi viari di collegamento, centri ricettivi e di accoglienza che avevano fatto di Pisa e della sua organizzazione portuale uno snodo chiave per gli scambi mercantili mediterranei e toscani⁷.

⁴ Zorzi, *La trasformazione*, cit., pp. 268-269.

⁵ M.Mallett, *Pisa and Florence*, cit., pp. 403-441. *Firenze e Pisa dopo il 1406*, cit. Cfr. anche G. De Simone, *Tra decadenza e rinascenza: spigolature sul Quattrocento a Pisa*, in «Predella journal of visual arts», 39-40 (2016), pp. 287-305.

⁶ A. Poloni, *Pisa negli ultimi decenni del Trecento: i mercanti-banchieri e i ritagliatori*, in *Pise de la peste noire à la conquête florentine (1348-1406). Nouvelles orientations pour l'histoire d'une société en crise*, «Mélanges de l'École française de Rome - Moyen Âge», 129/1 (2017) (<https://journals.openedition.org/mefirm/3452>, consultato il 25.10.2018). È della stessa opinione G. Petralia, *Reti di lunga durata: cabotaggio tirrenico, commercio «quotidiano» e scambi mediterranei nella documentazione pisana di primo Quattrocento*, in «Un filo rosso», cit., pp. 145-152.

⁷ O. Vaccari, *Il porto di Pisa, un osservatorio mediterraneo nel tardomedioevo*, in *Quel mar che*

La lunga storia come città marinara conferiva inoltre a Pisa una naturale predisposizione verso l'internazionalizzazione e verso i rapporti bilaterali con comunità forestiere. Tra queste ultime, quella catalana vi era tradizionalmente radicata grazie alle relazioni commerciali di lunga durata tra i Toscani e la corona d'Aragona e alla vitalità del consolato⁸. Uomini di affari catalano-aragonesi operavano costantemente a Pisa e a Porto Pisano rendendo la zona il punto di convergenza di affari e interessi mercantili fra le due sponde del Tirreno. La conquista fiorentina minacciava di alterare gli equilibri ormai da tempo consolidati ed è per tale ragione che i catalani chiesero, in un primo momento, al re Martino I di agire con qualunque mezzo per impedire il successo militare di Firenze. Fallita qualsiasi ipotesi di modificare il corso degli eventi, la comunità catalano-aragonesa ritenne conveniente inserirsi nel nuovo assetto istituzionale sostituendo il console pisano con il fiorentino Gino Capponi⁹.

Nella decisione dei catalani di mantenere inalterata la presenza sulla piazza pisana può avere avuto un'influenza significativa l'intreccio di interessi economico-mercantili tra uomini d'affari iberici e toscani in relazione al commercio della lana aragonesa. I registri doganali pisani segnalano una continuità ininterrotta d'ingresso della materia prima per gran parte del Quattrocento, mentre la successiva commercializzazione coinvolgeva compagnie fiorentine e catalane apparentemente non influenzate dai mutati rapporti di forza¹⁰. D'altronde, il volume di affari che ruotava intorno all'industria laniera giustificava, da parte di tutti gli operatori economici, un rapido assestamento all'interno del nuovo quadro politico-territoriale.

La nomina di Gino di Neri Capponi è tuttavia in qualche modo esemplare della sovrapposizione istituzionale e delle conseguenze del-

la terra inghirlanda. In ricordo di Marco Tangheroni, a cura di F. Cardini e M. L. Ceccarelli Lemut, tomo I, Pisa, Pacini, 2007, pp. 781-796, in particolare, pp. 781, 783-788.

⁸ M. E. Soldani, *Comunità e consolati catalanoaragonesi in Toscana, Liguria e Sardegna nel tardo Medioevo*, in *Il governo dell'economia. Italia e Penisola Iberica nel basso Medioevo*, a cura di L. Tanzini e S. Tognetti, Roma, Viella, 2014, pp. 257-284, in particolare p. 277, Ead. *Uomini d'affari e mercanti toscani nella Barcellona del Quattrocento*, Barcelona 2011. Anche i Fiorentini, comunque, vantavano a Pisa una presenza di lunga durata e un'operatività mercantile e bancaria a propria volta articolata intorno alla rappresentanza consolare. Su tali questioni rinvio a A. Astorri, *La Mercanzia a Firenze nella prima metà del Trecento*, Firenze, Olschki, 1998, pp. 160-175.

⁹ Tangheroni, *Trasporti navali e commercio marittimo*, cit., p. 44.

¹⁰ J. Bordes García. *Il commercio della lana di "San Mateo" nella Toscana del Quattrocento: le dogane di Pisa*, in «Archivio Storico Italiano», a. CLXV/IV (2007), pp. 635-664, in particolare pp. 647-657.

la veloce rotazione delle cariche che a Firenze rendeva spesso difficile non soltanto dare corso alle disposizioni rivolte allo stato fiorentino, ma anche a sostenere posizioni e candidature a livello internazionale. Il nome di Capponi era stato proposto, infatti, ai Consoli del Mare di Barcellona nel dicembre del 1434, in ragione delle sue capacità e in omaggio alla sua illustre famiglia¹¹. Trascorsero però solo cinque giorni prima che i Signori inviassero una nuova missiva agli stessi destinatari dichiarandosi all'oscuro del fatto che i loro colleghi, appena prima dello scadere del precedente mandato, avessero già scritto al re d'Aragona caldeggiando la designazione di Francesco di Tommaso Soderini quale nuovo console della nazione catalana a Pisa¹². Incuranti dello spostamento del sostegno fiorentino da Capponi a Soderini, le decisioni catalane andarono tuttavia a favore del primo.

Nonostante la volontà di assecondare il cambiamento intercorso all'inizio del Quattrocento, la presenza dei catalani a Pisa rappresentò in parte per Firenze più un problema che un valore aggiunto nel periodo della conquista e negli anni immediatamente successivi, sebbene, sotto il profilo formale, i rapporti si mantenessero costanti e diplomaticamente positivi¹³. Maria Elisa Soldani ha infatti recentemente associato le attività dei consolati catalani con l'espansionismo mediterraneo della corona d'Aragona, soprattutto nella prospettiva del controllo del territorio, della conoscenza delle attività economiche e commerciali, dei legami stretti con gli attori operanti nelle diverse zone¹⁴. L'organizzazione del sistema portuale e del commercio marittimo da parte di Firenze coincisero cronologicamente con le lotte tra Aragonesi e Angioini per la conquista del trono napoletano e del dominio sul Mediterraneo e questo rese Pisa una postazione di importanza determinante, sia nei riguardi dell'instabilità politica del Mezzogiorno e sia, al contrario, verso il solido settentrione visconteo¹⁵.

¹¹ ASF, *Signori, missive I cancelleria* 34, c. 80v (I Signori ai Consoli del Mare di Barcellona, Firenze 3 dicembre 1434).

¹² *Ibidem*, c. 81r (I Signori ai Consoli del Mare di Barcellona, Firenze 8 dicembre 1434).

¹³ ASF, *Signori, responsive* 7, n. 16 (i Signori ai rappresentanti dei catalani a Pisa, Firenze 6 settembre 1427).

¹⁴ Soldani, *Comunità e consolati catalanoaragonesi*, cit., pp. 282-283.

¹⁵ *Il ducato di Filippo Maria Visconti, 1412-1447: economia, politica, cultura*, a cura di F. Cengarle, M. N. Covini, Firenze 2015; G. Chittolini, *Il Ducato di Milano (1335-1535)*, in *Il Ducato di Milano*, vol. I, Milano 2000, pp. 13-47. F. Del Tredici, *Il quadro politico e istituzionale dello Stato visconteo-sforzesco (XIV-XV secolo)*, in *Lo Stato del Rinascimento in Italia*, cit., pp. 149-166. Una rassegna analitica sul ducato di Filippo Maria Visconti

Considerando la delicatezza della posizione di Firenze, l'essenziale ruolo di Pisa nei progetti di pianificazione della nuova proiezione marittima da parte della dominante rendeva prioritario istituirvi un controllo politico non soltanto autorevole e soggetto alle direttive del reggimento fiorentino, ma anche capace di gestire una realtà istituzionale naturalmente proiettata verso il mare e verso gli equilibri che attorno ad esso ruotavano con la quale Firenze, sino ad allora, si era confrontata soltanto in termini di dialettica politica regionale e di rapporti commerciali¹⁶. I Dieci di Pisa, in questo senso, non sempre si rivelarono all'altezza delle aspettative, in particolare per quanto concerneva la rapidità e l'efficacia degli interventi volti a risolvere contenziosi in questioni marittime.

Gli incroci – o più spesso la sovrapposizione – di affari mercantili e rapporti politici non erano sicuramente un'esperienza desueta per Firenze che intesseva da molto tempo relazioni su diversi livelli da una sponda all'altra del Mediterraneo¹⁷, ma la conquista di Pisa implicava l'assorbimento del circuito di scambi commerciali, accordi bilaterali e contatti politico-diplomatici che avevano nel mare il comune denominatore e da esso erano alimentati, non soltanto come mezzo di comunicazione con realtà lontane, ma come naturale estensione delle attività della terraferma.

in M. N. Covini, *Seicento anni dall'inizio del ducato di Filippo Maria Visconti (1412). Studi e ricerche recenti*, in «Archivio Storico Lombardo», s. XII, XVII (2012), pp. 211-236.

¹⁶ Sull'inserimento di Pisa nello stato fiorentino si veda A. Zorzi, *L'inquadramento di Pisa e del suo territorio nel dominio fiorentino*, cit., pp. 85-108; a proposito delle istituzioni pisane alla metà del XV secolo, con particolare riferimento alla politica fiscale, rinvio a R. Castiglione, *Il comune di Pisa alla metà del Quattrocento*, in «Bollettino storico pisano», 84 (2015), pp. 45-66.

¹⁷ R. González Arévalo, *Italian Renaissance Diplomacy and Commerce with Western Mediterranean Islam: Venice, Florence, and the Nasrid Kingdom of Granada in the Fifteenth Century*, in «I Tatti Studies in the Italian Renaissance» 18/1 (2015), pp. 215-232, in particolare pp. 221-228, H. Hoshino, *I mercanti fiorentini ad Alessandria d'Egitto nella seconda metà del Trecento*, in *Industria tessile e commercio internazionale nella Firenze del tardo Medioevo*, a cura di F. Franceschi e S. Tognetti, Firenze, Olschki, 2001, pp. 101-112, B. Dini, *L'economia fiorentina dal 1450 al 1530*, in *Saggi su una economia-mondo: Firenze e l'Italia fra Mediterraneo ed Europa (secc. XIII-XVI)*, Pisa 1995, pp. 187-214, G. Pinto, *Cultura mercantile ed espansione economica (Secoli XIII-XVI)*, in Id., *Toscana medioevale e dintorni*, Roma, Viella, 2016, pp. 27-40, B. Figliuolo, *I mercanti fiorentini e il loro spazio economico: un modello di organizzazione capitalistica*, in «Archivio Storico Italiano», 171 (2013), pp. 639-664, L. Balletto, *I Toscani nel Mediterraneo: l'Occidente, l'Africa, Cipro*, in *La Toscana nel secolo XIV. Caratteri di una civiltà regionale*, a cura di S. Gensini, Pisa, Pacini, 1998, pp. 251-269.

Tra l'altro, la conquista di Pisa aveva inserito Firenze all'interno di un sistema abbastanza consolidato di relazioni che ponevano la dominante in una posizione per la quale era necessario ampliare e approfondire la capacità di stabilire nessi causa-effetto anche a proposito di attività marittime, osservazione non scontata, considerando che sino agli inizi del Quattrocento Firenze non aveva mai dato vita ad una politica marinara o navale. Alcuni esempi risalenti al secondo decennio del Quattrocento e provenienti dalla corrispondenza dei Maggiori Uffici fiorentini possono spiegare sia le implicazioni connesse con il nuovo ruolo assunto da Firenze e sia la necessità di fare comunque ricorso alle competenze pisane per risolvere situazioni del tutto insolite per il reggimento fiorentino.

Da Pisa e dalla sua lunghissima tradizione marinara, Firenze aveva ovviamente assorbito anche strutture, competenze e materiali senza tuttavia in un primo tempo conferire un assetto istituzionalizzato alle recenti acquisizioni e, talvolta, la situazione rischiava di sfuggire al controllo causando ripercussioni economiche e politiche. Solo per citare un esempio, nel 1411 le galee, ora al servizio di Firenze, avevano assalito e derubato a Piombino il palermitano Cione Lottiere impadronendosi delle mercanzie imbarcate sulla sua nave. Il 26 ottobre 1411, appena venuti a conoscenza del furto, i Signori avevano scritto ai Dieci di Pisa affinché facessero restituire la refurtiva, ma quando verso la metà di novembre ancora non era stata messa in atto alcuna azione in tal senso, i Signori ordinarono ai Dieci di mettere «con effecto ad executione quanto vi fu scripto ... tegnendo sì facti modi che più di questa materia non v'abbiamo più a scrivere, et che costui ne vada per forma contento che in Sicilia non abbia contro a' nostri mercanti o nostre cose a cercare novità alcuna»¹⁸.

È evidente come la preoccupazione del reggimento fiorentino e l'urgenza di risolvere pacificamente la controversia fossero originate da una serie di considerazioni. Per prima cosa il timore di rappresaglie contro i mercanti fiorentini a Palermo, ipotesi sicuramente plausibile e chiaramente paventata nella missiva. In secondo luogo, la forte presenza aragonese nel Mediterraneo e in Sicilia soprattutto, nell'ottica della vicenda specifica; in ultima analisi – ma non necessariamente liminale dal punto di vista del governo fiorentino – la folta presenza pisana nell'isola, aumentata e divenuta quasi un'emigrazione di massa dopo

¹⁸ ASF, *Signori, missive I cancelleria* 29, c. 12r (I Signori ai Dieci di Pisa, Firenze 13 novembre 1411).

il 1406¹⁹. Da non trascurare neppure la grave carestia che, nel biennio 1411-1412, rendeva difficili gli approvvigionamenti. In tale contesto Firenze doveva fronteggiare l'ostilità di Genova che, in quegli anni in piena crisi con la dominante toscana, attuava azioni di disturbo nei confronti delle navi annonarie dirette a Firenze²⁰.

Altrettanto preoccupante era il fenomeno della pirateria e delle attività corsare una presenza costante nel Mediterraneo, e di provenienza prevalentemente catalana²¹, nei confronti della quale tuttavia il reggimento fiorentino era costretto ad agire per la prima volta in maniera diretta per la difesa delle proprie strutture portuali e delle proprie flotte. Nell'agosto del 1415, ad esempio, è ancora una volta ai Dieci di Pisa che i Signori chiesero di affrontare il problema della pirateria, in questo caso borgognona, evitando scontri bellici²². Diverse

¹⁹ G. Petralia, *Ricerche prosopografiche sull'emigrazione delle famiglie mercantili pisane in Sicilia dopo la conquista fiorentina del 1406*, in «Bollettino storico pisano», 50 (1981), pp. 37-93 (prima parte), 51 (1982), pp. 229-269 (seconda parte), 52 (1983), pp. 91-115 (terza parte), 53 (1984), pp. 147-185 (quarta parte), Id., *Banchieri e famiglie mercantili nel Mediterraneo aragonese: l'emigrazione dei Pisani in Sicilia nel Quattrocento*, Pisa 1989. La Sicilia, d'altra parte, possedeva una tradizione di lunga durata per ciò che concerneva capacità di accoglienza, integrazione e innesti di successo di elementi forestieri nella realtà locale, soprattutto ai livelli più alti della scala sociale, R. Cancila, *Integrarsi nel Regno: da stranieri a cittadini in Sicilia tra attività mercantile, negozio politico e titolo di nobiltà*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», a. XI (2014), pp. 259-284.

²⁰ S. Tognetti, *Firenze, Pisa e il mare*, cit. pp. 162-163.

²¹ Sui pirati e corsari catalani si veda A. Unali, *Marinai, pirati e corsari catalani nel basso Medioevo*, Bologna 1983. Dalla prospettiva genovese si veda E. Basso, *Pirati e pirateria a Genova nel Quattrocento*, in *La storia dei Genovesi*. Atti del Convegno di studi sui ceti dirigenti nelle istituzioni della Repubblica di Genova (Genova, 29-31 maggio, 1 giugno 1990), vol. XI, Genova 1991, pp. 327-351, Id., *Pirateria e guerra di corsa nel Mediterraneo: l'osservatorio genovese*, in *Il governo dell'economia*, cit., pp. 205-228, per la problematica analizzata in relazione alla Corsica, rinvio a L. Balletto, *Mercanti, corsari e pirati nei mari della Corsica (sec. XIII)*, in *Miscellanea di storia italiana per Mino Lamboglia*, Saste, Genova, 1978, pp. 171-263, sulla Sardegna e l'attività corsara e piratesca esercitata nel suo mare si è soffermata P.F. Simbula, *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, CNR, 1993. Per quanto riguarda Venezia, invece, la protezione del traffico mercantile era affidata a squadre navali che controllavano le rotte del Mediterraneo orientale fra Otranto e l'Egeo e quelle dell'Adriatico. Un'adeguata struttura gerarchica e quartieri generali ben posizionati consentivano una difesa efficace, G. Zanelli, *Relazioni di fine mandato dei capi da Mar*, in *Venezia e il suo Stato da Mar*, a cura di R. Tolomeo e B. Crevato-Selvaggi. Atti del Convegno internazionale (Venezia 9-11 marzo 2017), Società dalmata di Storia patria, Roma 2018, p. 94.

²² ASF, *Signori, missive I cancelleria* 29, c. 79v (I Signori ai Dieci di Pisa, Firenze 7 agosto 1415). Sul ducato di Borgogna si rinvia a *Milano e Borgogna: due stati principeschi tra Medioevo e Rinascimento*, a cura di J. M. Cauchies, G. Chittolini, Roma 1990 e, per quanto riguarda il primo Quattrocento a R. Vaughan, *John the Fearless: the growth of Burgundian power*, Woodbridge 2002.

erano le disposizioni impartite ai Dieci, invece, per quanto concerneva la caccia ad alcuni corsari dei quali non è specificata la provenienza; alle autorità di stanza a Pisa i Signori chiesero di concedere ai pisani un vascello «per andare a trovare la galeotta de' corsali che si dicere essere ne' mari di costà»²³.

L'assenza di intenzioni ostili nei riguardi dei pirati borgognoni può ragionevolmente essere collegata con la crescente potenza del Ducato che, durante il governo di Giovanni Senza Paura, non solo attuò una rigorosa politica espansionistica verso i Paesi Bassi²⁴, proseguita e incentivata da Filippo l'Ardito, ma si inserì in maniera sempre più profonda nei problemi che affliggevano la corona francese.

Proprio insieme con Luigi d'Orleans, fratello del re di Francia, Giovanni di Borgogna aveva esercitato la signoria su Pisa fino al 1406 opponendosi – al pari della comunità catalana – con inutile resistenza alla conquista fiorentina e facendo successivamente arrestare l'oratore inviato da Firenze in Francia per spiegare le ragioni dell'annessione di Pisa²⁵.

È comprensibile quindi che le autorità fiorentine – non totalmente a proprio agio nell'amministrazione di una politica navale, senza ancora aver annesso Porto Pisano e in assenza di un ufficio istituzionalmente preposto alle attività marittime – non intendessero entrare in conflitto con la potenza borgognona.

Una condotta opposta fu invece adottata da Firenze nel 1418 quando due brigantini di Monaco stavano conducendo azioni di disturbo nei riguardi dei navigli fiorentini. In questa circostanza, i Signori impartirono ordini precisi agli amministratori di stanza a Pisa affinché attuassero le adeguate contromisure. Si trattava, diversamente dalla politica condotta nel 1415, di rappresaglie finanziate e coordinate con notevole meticolosità. I Signori stanziarono cinquanta fiorini d'oro per «acconciare et mettere bene in punto» una galeotta, armata e coman-

²³ ASF, *Signori, missive I cancelleria* 29, c. 81v (I Signori ai Dieci di Pisa, Firenze 16 agosto 1415). Negli stessi anni altrettanto invasiva era la presenza della mariniera catalana che attuava rappresaglie frequenti nei riguardi dei mercanti toscani cfr. L. Tanzini, *Rappresaglie tra Toscana e Catalogna nei registri Marcarum dell'Archivio della Corona d'Aragona*, in «Mercatura è arte». *Uomini d'affari toscani in Europa e nel Mediterraneo tardo medioevale*, a cura di L. Tanzini e S. Tognetti, Roma, Viella, 2012, pp. 205-224.

²⁴ A tal proposito si veda *Powerbrokers in the Late Middle Ages: the Burgundian low countries in a European context*, a cura di R. Stein, Turnhout 2001.

²⁵ R. Vaughan, *John the Fearless*, cit. p. 38.

data da Giuliano di Turpia²⁶, cittadino pisano ma molto coinvolto nella politica marittima fiorentina²⁷. La rappresaglia avrebbe dovuto portare alla cattura, all'incendio, o all'affondamento di tutte le unità monegasche responsabili degli assalti ai vascelli mercantili di Firenze²⁸.

Alle difficoltà connesse con l'ingresso in un circuito mediterraneo in cui gli equilibri e il bilanciamento delle forze erano un sistema complesso ormai consolidato da molto tempo, Firenze doveva rispondere anche alle pressioni delle Arti che, con la riorganizzazione della normativa statutaria del 1415, avevano mutato sensibilmente ruolo e prospettive in virtù dell'ingresso delle istituzioni pubbliche nel «governo dell'economia»²⁹. Gli interessi mercantili che avevano sostenuto la conquista di Pisa e le successive acquisizioni di Porto Pisano e di Livorno approvarono con convinzione l'azione del regime quando, nel 1421, fu messa in atto la trasformazione di Firenze in potenza marittima³⁰.

L'opportunità offerta dalle strutture pisane in termini di professionalità e di pratica della navigazione, nonché i contatti che la Repubblica marinara intratteneva da secoli con spazi economici con i quali Firenze non aveva tradizioni mercantili di lunga durata³¹ avevano fatto maturare nel ceto dirigente fiorentino la convinzione che l'istituzione

²⁶ ASF, *Signori, missive I cancelleria* 29, c. 108r (I Signori ai Cinque di Pisa, Firenze 23 agosto 1418).

²⁷ Nel 1422 Giuliano di Turpia fu il capitano di una delle galee fiorentine nel viaggio inaugurale della flotta mercantile di Firenze, U. Tucci, *Branccacci, Felice*, in DBI, 13, Roma 1971 *ad vocem*.

²⁸ ASF, *Signori, missive I cancelleria* 29, cc. 105v-106v (I Signori ai Cinque di Pisa, Firenze 10 settembre 1418).

²⁹ F. Franceschi, *Intervento del potere centrale*, cit., pp. 898-899; S. Tognetti, *Le compagnie mercantili-bancarie toscane e i mercati finanziari europei tra metà XIII e metà XVI secolo*, in «Archivio Storico Italiano», a. CLXXIII, n. 645/IV (2015), pp. 687-717.

³⁰ F. Franceschi, *Intervento del potere centrale*, cit., p. 901.

³¹ Mi riferisco in modo specifico al Maghreb e all'Egitto verso i quali Pisa vantava un passato plurisecolare di scambi mercantili, rapporti diplomatici e produzione documentaria, cfr. M. Ouerfelly, *Les ambassadeurs dans le monde musulman (L'Égypte et le Maghreb XIIe-XIVe siècle)*, in *La figure de l'ambassadeur entre mondes éloignés, Ambassadeurs, envoyés officiels et représentations diplomatiques entre Orient islamique, Occident latin et Orient chrétien (XIe-XVIe siècle)*, dir. N. Drocourt, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2015, pp. 97-109 e la relazione presentata da A. Ghignoli [*Trent'anni dopo. Ritorno sulle tracce scritte del rapporto tra Pisa e il Maghreb nel Medioevo (Secoli XII – XIV)*] al Convegno internazionale *Sources for the History of "International" Relations between Political Centres in Europe and the Mediterranean (800–1600). Letters - Arts - Treaties* (Leipzig, 4th – 6th October 2018). Si veda anche: I. Houssaye Michienzi, *Relazioni commerciali tra la compagnia Datini di Maiorca e le città del Maghreb tra fine Trecento e inizio Quattrocento*, in «Mercatura è arte», cit., pp. 149-178.

di un ufficio preposto alla gestione del sistema marittimo e la costruzione di una flotta di galee fossero non soltanto gli sbocchi naturali delle recenti conquiste, ma anche l'occasione non più procrastinabile per instaurare rapporti non mediati con nuovi mercati³².

Nonostante la validità del progetto e le energie che il reggimento profuse per il conseguimento dell'obiettivo, la politica navale e marittima di Firenze nasceva con debolezze strutturali difficilmente superabili. Sotto il profilo economico, il sistema delle galee da mercato era pensato per soddisfare le esigenze di una sola città, senza in alcun modo allargare lo spazio all'intera regione³³. In questa prospettiva, l'organizzazione, la gestione e soprattutto la sostenibilità dell'impresa non producevano l'incentivo alla crescita di una serie di economie urbane, bensì puntavano a incrementare la ricchezza della dominante dalla quale erano alimentate. Un circolo chiuso, insomma, la cui origine era in questo modo macchiata da un «peccato originale» come definisce la situazione in modo calzante Sergio Tognetti³⁴. Accanto a questioni di natura economica – la cui portata avrebbe portato al fallimento il sistema marittimo fiorentino nell'arco di pochi decenni – esistevano tuttavia altre ragioni a causa delle quali la politica mediterranea di Firenze possedeva, fin dai primi tempi, condizioni estremamente particolari e difficilmente compatibili con realtà ormai consolidate.

³² Franceschi, *Intervento del potere centrale*, cit., p. 902. L'autonomia organizzativa non significava ovviamente l'abbandono di soluzioni di trasporto marittimo afferenti a realtà esterne. È del 1422, ad esempio, la lettera con cui Francesco Tornabuoni, Francesco Bardi, Piero Bonciani e Salomone Strozzi chiedevano agli ambasciatori a Milano, Averardo di Francesco de' Medici e Nello di Giuliano Martini di intercedere presso Filippo Maria Visconti per ottenere il rilascio della nave del veneziano Luca Falier, sequestrata a Portofino nel viaggio di ritorno dall'Inghilterra, dove era imbarcata la lana acquistata da mercanti fiorentini, ASF, *Mediceo avanti il Principato*, filza 1, n. 40 (Francesco Tornabuoni, Francesco di Alessandro de' Bardi, Piero di messer Guido Bonciani e Salomone di Carlo Strozzi Provveditori ad Averardo di Francesco di Bicci de' Medici e Nello di Giuliano Martini ambasciatori a Milano, Firenze 16 settembre 1422).

³³ S. Tognetti, *Galeras estatales y veleros privados en la República florentina del Cuatrocientos: la praxis mercantil*, in *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*, a cura di R. González Arévalo, Universidad de Granada, La Nao, 2016, p. 123.

³⁴ Tognetti, *ivi*. Di opinione sensibilmente diversa è Doris Stöckly secondo la quale l'ingresso di Firenze nelle principali rotte navali non era da collegarsi alla volontà di accrescere il prestigio cittadino, bensì alla necessità di assicurare l'importazione delle materie prime per la sua industria tessile. In questa prospettiva, l'autrice osserva come Firenze si concentrasse sullo sviluppo delle rotte verso l'Inghilterra, D. Stöckly, *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise*, Leiden -New York- Köln, Brill, 1995, pp. 22-23.

3. Il Consolato del Mare (1421-1441)

3a. Uomini e navi

Il nuovo indirizzo politico espresso da Firenze in relazione allo sviluppo del commercio marittimo assumeva concretezza normativa e operativa nel dicembre del 1421 quando fu emanata la Provvisione che istituiva il Consolato del Mare¹. La composizione, il ruolo, le modalità elettive e la provenienza sociale dei componenti il nuovo ufficio forniscono molti spunti di riflessione, in particolare in prospettiva comparativa rispetto alle coeve analoghe realtà consolari. Il nuovo gruppo fiorentino era costituito da «sex cives populares et guelfi» che «intelligentur esse et sint electi» quali «officiales communis Florentiae sub appellatione consulum maris»². Una carica politica quindi, inizialmente elettiva, di durata annuale³ e con una denominazione che rendesse inequivocabili le sue funzioni di coordinamento della nuova proiezione marittima fiorentina.

Passando in rassegna l'identità del primo gruppo di Consoli già si possono evidenziare le caratteristiche precipue della magistratura che furono apparentemente un punto di forza nella fase iniziale, ma che, con il passare del tempo, rivelatesi emanazione diretta del «peccato originale» individuato da Tognetti, diventarono una delle cause del precoce fallimento dell'intero progetto. Niccolò da Uzzano, Gherardo Canigiani, Schiatta Ridolfi, Agnolo della Casa, Jacopo Federighi, Banco di Sandro, furono, secondo Michael Mallett sulla scorta della testi-

¹ ASF, *Provvisioni, registri* 111, c. 198v.

² *Ivi*.

³ «Pro tempore unius anni a die electionis proxime secuturi», *ivi*.

monianza di Giovanni Cambi, i primi Consoli del Mare di Firenze⁴. Le informazioni riportate da Mallett probabilmente si riferiscono in realtà alla composizione del gruppo consolare attivo a partire dal 1425, quando la componente alle Arti Minori fu ridotta ad un solo esponente⁵. Nell'impossibilità di sapere con certezza chi fossero i membri dell'ufficio consolare al momento della sua istituzione, si possono solo avanzare ipotesi relative al loro profilo professionale e politico: mercanti del settore tessile, vicini all'oligarchia albizzesca, impegnati nel commercio internazionale, tutti con un retroterra politico importante per gli incarichi ricoperti e per l'impegno profuso nell'esercizio degli uffici pubblici.

Nonostante non si conosca l'esatta identificazione onomastica dei primi componenti, il quadro prosopografico dell'iniziale collegio consolare si può pensare rispecchiasse, con buona approssimazione, anche la proporzione riguardo la provenienza corporativa. Le Arti Maggiori dovevano designare quattro esponenti che non avrebbero dovuto sottoporsi ad alcuna ulteriore selezione, mentre le Arti Minori avrebbero proposto un gruppo di trenta immatricolati, successivamente messi a partito dai Maggiori Uffici e dai Consigli, per arrivare all'elezione dei due membri necessari a completare l'ufficio. Una delle condizioni per accedere alla carica prevedeva che i sei eletti non provenissero né dalla stessa famiglia, né dalla stessa consorteria⁶.

Il primo incarico attribuito ai Consoli riguardava la costruzione delle galee: per il 1 marzo del 1422 sarebbero dovute essere allestite «duas galeas magnas actas ad conducendum mercantias quo vulgo nominate sunt galee di mercato cum corrediis et aliis opportunis et requisitis»⁷. Oltre alle due galee da mercato, i Consoli dovevano predisporre sei galee sottili, «que vulgo nominate sunt galee da guardia»⁸, disponibili

⁴ M. Mallett, *The Florentine galleys*, cit., p. 23, Giovanni Cambi, *Istorie fiorentine*, in *Delizie degli eruditi toscani*, a cura di I. di San Luigi, vol. 20, Firenze 1770-1789, p. 155.

⁵ ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 11v. Forse, Giovanni Cambi ascrisse al 1421 l'elenco nominale dei Consoli in carica quattro anni dopo. L'episodio testimonia le questioni lasciate irrisolte dall'assenza, per il primo periodo di attività, degli elenchi coevi degli ufficiali; d'altra parte le modalità elettive dei Consoli – almeno per gli anni iniziali – giustificano l'esclusione parziale dell'ufficio tra quelli censiti nel fondo delle *Tratte*. Alcune liste, incomplete e prive dei riferimenti agli anni iniziali, sono in ASF, *Tratte* 902, cc. 390r-392v, *Tratte* 903, cc. 69r-71r.

⁶ ASF, *Consoli del Mare* 3, c.1r.

⁷ ASF, *Consoli del Mare* 3, c.1r.

⁸ ASF, *Provisioni, registri* 111, c. 198v.

per il febbraio successivo anche se non ancora in grado di navigare⁹. Era uno sforzo costruttivo non da poco, dal momento che si trattava di fornire unità di circa 40 metri di lunghezza, più di 3 metri di larghezza e dal pescaggio modesto, adatte anche alla navigazione fluviale¹⁰. Le competenze sviluppate dalle maestranze pisane erano determinanti per la rapidità esecutiva e l'affidabilità delle galee, tuttavia già in questa primissima fase il reggimento fiorentino si dimostrò non totalmente consapevole dei cambiamenti in atto in ambito mediterraneo.

Le galee infatti, facilmente manovrabili e veloci, non erano più adatte al trasporto delle merci a causa della crescita del volume degli scambi e della conseguente esigenza – dati i costi elevati delle spedizioni via mare – di aumentare lo spazio a disposizione del carico. Nonostante la galea da mercato avesse una forma più arrotondata e una più estesa superficie velica rispetto alla galea tradizionale, le potenze mediterranee avevano scelto, a partire già dal XIV secolo, di implementare la modalità di propulsione eolica contraendo quella remica allo scopo di coniugare la velocità della galea con una migliore capienza della stiva. La diminuzione del numero dei rematori forniva la possibilità sia di utilizzare per le merci lo spazio ottenuto e sia di ridurre le masserizie a disposizione dell'equipaggio¹¹.

La ricerca di nuove soluzioni aveva portato, quindi proprio nel Quattrocento, alla diffusione della "cocca", imbarcazione proveniente dai mari europei settentrionali dove si era affermata nel corso del Trecento, tondeggiante e con un'augmentata capacità di carico, che le potenze marittime italiane e mediterranee stavano sperimentando con successo¹².

Nei primi decenni del XV secolo, Genova aveva fatto dei grandi mercantili la cifra distintiva del proprio potere sul mare; essi trasportavano, tra l'altro, l'allume nelle Fiandre e il mercante genovese Giovanni Lomellino era il proprietario di una cocca di oltre mille tonnellate, probabilmente la più grande dell'epoca¹³.

⁹ ASF, *Consoli del Mare* 3, c.1r.

¹⁰ S. Corrieri, *Il Consolato del Mare. La tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo attraverso un'edizione italiana del 1584 del testo originale catalano del 1484*, Roma, Associazione Nazionale del Consolato del Mare, 2005, p. 140.

¹¹ Corrieri, *ivi*.

¹² Corrieri, *ibidem*, p. 145.

¹³ Il problema più significativo correlato con l'utilizzo di navi di tali dimensioni erano i costi elevatissimi in caso di perdita. Si cercò di ovviare tentando di suddividerne la proprietà in parti, ma inutilmente, dato che, alla metà del Quattrocento, almeno la metà delle cocche di dimensioni maggiori erano state poste sotto sequestro dalle autorità

L'adozione della galea da parte di Firenze, probabilmente dovuta anche alle necessità connesse con il trasporto di merci leggere, pose comunque l'organizzazione iniziale del suo commercio marittimo su un piano di scarso aggiornamento tecnico e, in un regime fortemente concorrenziale quale era quello degli scambi mediterranei, era una scelta rischiosa. Tuttavia, c'è da considerare anche che un'economia tradizionalmente land-based come quella fiorentina non aveva mai sviluppato una trattativa specifica relativa all'arte della navigazione sulla quale poteva invece contare, ad esempio, una potenza marittima come Venezia¹⁴. Nonostante le strutture e le professionalità pisane, la mancanza di una letteratura tecnica, basata sull'esperienza e prodotta da uomini di mare, costituiva per lo stato fiorentino un'ulteriore difficoltà – in termini di adeguatezza teorica – che si andava ad aggiungere alle altre peculiarità del suo Consolato del Mare.

portuali genovesi a causa dell'indebitamento dei proprietari, A. Musarra, *Genova e il mare nel Medioevo*, Bologna, Il Mulino, 2015, pp. 118-119. I mercanti genovesi, negli ultimi decenni del XV secolo, viaggiavano sulle *naves*, robuste e di notevole portata, sulle baleniere per le rotte più lunghe, su navigli più agili e leggeri per le tratte brevi. La galea era in ogni caso costantemente assente dalle liste delle tipologie dei vascelli da mercato, M.L. Balletto, *Navi e navigazione a Genova nel Quattrocento. La «Cabella marinariorum» (1482-1491)*, Bordighera, Istituto nazionale di studi liguri, 1973, p. 23, R.W. Unger, *The technical development of shipbuilding and government policies in the fifteenth and sixteenth century*, in *Navi e navigazione nei secoli XV e XVI*. Atti del V Convegno internazionale di studi colombiani (Genova, 26-28 ottobre 1987), Genova, Civico Istituto Colombiano, 1990, vol. I, pp. 197-211. Frederic C. Lane preferisce definire "caracca" l'evoluzione della cocca con velatura completa che si affermò all'inizio dell'età moderna sulle rotte oceaniche, F.C. Lane, *Le navi di Venezia*, Torino, Einaudi, 1983, pp. 222-224. In realtà, il termine "caracca" era utilizzato presso i porti nordici per definire le grandi *naves* mediterranee. Non siamo di fronte quindi ad alcuna evoluzione tecnica.

¹⁴ A. Conterio, *L'«arte del navegar»*. *Cultura, formazione professionale ed esperienze dell'uomo di mare veneziano nel XV secolo*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo Colombo*. Atti del Convegno (Genova, 1-4 giugno 1992), Genova 1992, pp. 187-225, in particolare pp. 187-213. Segnalo anche il *De navigatione* del mercante raguseo Benedetto Cotrugli per il quale si veda *Il trattato De navigatione di Benedetto Cotrugli (1464-1465)*. Edizione commentata del ms. Schoenberg 473 con il testo del ms. 557 di Yale, a cura di P. Falchetta, in «Studi veneziani», LVII (2009) e *The Book of Michael of Rhodes: a fifteenth-century maritime manuscript*, ed. P.O. Long, D. MacGee and A.M. Stahl, 3 voll., Cambridge (MA)-London, MIT Press, 2009. In riferimento all'organizzazione di bordo di una galea genovese trecentesca, segnalo il recente contributo di A. Musarra, *Il mastro a doppia registrazione di una galea Genovese del Trecento: il registro della Sant'Antonio*, in *Tripulacions i vaixelles a la Mediterrània medieval*, a cura di R. Salicrù i Lluch, Barcellona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 2019, pp. 253-274. Ugualmente scarsa era la produzione fiorentina di libri di contabilità, diari di bordo, relazioni di viaggio che, stratificatisi grazie alla lunga pratica marittima, consentivano ad altre nazioni di poggiare su un'ampia memoria storica di arte della navigazione, M. E. Valera-Rodriguez, «Per bé navegar»: *Materiales y piezas de embarcaciones en los libros de contabilidad de mercaderes barceloneses de los siglos XIV y XV*, in «Mediterranea. Ricerche storiche», a. XIV, n. 41 (2017), pp. 658-676.

Infatti era lo stesso ufficio a possedere caratteristiche e competenze molto diverse rispetto alle tradizioni accolte e normalizzate da tempo dalle altre nazioni affacciate sul Mediterraneo.

3b. Le raccolte delle consuetudini mediterranee: un quadro comparativo

Il punto di arrivo delle consuetudini marittime degli stati mediterranei era il libro del Consolato del Mare catalano, esito conclusivo della stratificazione di fonti iberiche (castigliane, portoghesi e, ovviamente catalane) risalenti al XIII secolo e ancorate ad usi consuetudinari precedenti legati alla guerra di corsa¹⁵. Nel libro, pubblicato per la prima volta in catalano nel 1476¹⁶ proprio per consolidare tradizioni ormai diffuse in maniera uniforme nel sistema marittimo del Mediterraneo, confluirono norme provenienti anche dalla Francia (Arles e Marsiglia) e dal Mezzogiorno italiano (Amalfi e Trani)¹⁷.

L'area iberica, continentale e insulare, possedeva uffici consolari deputati alla gestione del commercio marittimo almeno dal XIII secolo: a Valencia il Consolato del Mare fu istituito nel 1283 e l'anno successivo iniziarono i lavori per la costruzione dell'arsenale¹⁸, al 1326 risale

¹⁵ Corrieri, *Il Consolato del Mare*, cit., p. 43. Dello stesso autore si veda anche *Libro del Consolato del Mare. Alla riscoperta di un momento di diritto marittimo*, in «Rivista marittima», (aprile 2003), pp. 77-91. Anche Venezia, nel Duecento, possedeva già un corpus statutario di consuetudini marittime, G. Zordan, *Le leggi del mare*, in *Storia di Venezia*, vol. XII: «Il mare», a cura di A. Tenenti e U. Tucci, Istituto dell'Enciclopedia italiana, Roma 1991, p. 632. Sul Consolato del mare di Barcellona si veda ora E. Maccioni, *Il Consolato del Mare di Barcellona. Tribunale e corporazione di mercanti (1394-1462)*, Roma, Viella, 2019, pp. 17-55 per quanto riguarda le origini e le trasformazioni normative trecentesche.

¹⁶ L'edizione critica più recente del Consolato del Mare è il *Llibre del Consolat de Mar*, a cura di G. Colon, A. Garcia, Cambra de Comerç de Barcelona, Barcelona 2011. La prima traduzione in italiano della raccolta catalana risale invece al XVI secolo, L. Tanzini, *Le prime edizioni a stampa in italiano del Libro del Consolato del Mare*, in *Itinerando senza confini dalla preistoria ad oggi. Studi in ricordo di Roberto Coroneo*, vol. II, Perugia, Morlacchi, 2015, pp. 965-978.

¹⁷ L. Lo Basso, *I tribunali marittimi tra giustizia sommaria e ordinaria*, in *Gente di bordo. La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo*, Roma, Carocci, 2016, pp. 21-22. M.E. Soldani, *Arbitrati e processi consolari tra Barcellona e l'oltremare nel tardo Medioevo*, in *Tribunali di mercanti e giustizia mercantile nel tardo Medioevo*, a cura di E. Maccioni e S. Tognetti, Firenze, Olschki, 2016, pp. 83-105.

¹⁸ *Llibre del Consolat de Mar*, cit., p. 97. Sulla trasposizione scritta delle usanze marittime e navali valenciane si veda *Llibre del Consolat de Mar de Valencia. Introducció, transcripció y traducció al español*, a cura di V. L. Simó Santonja, Valencia, Ajuntament de Valencia, 2006. Sui rapporti commerciali e mercantili tra Valencia e

la fondazione del Consolato del Mare di Maiorca concesso dall'Infante Filippo su richiesta dei consiglieri e dei magistrati isolani¹⁹. Pochi anni dopo a Barcellona il re Pietro il Cerimonioso concesse al Consiglio cittadino di nominare i propri Consoli del Mare sul modello valenciano e maiorchino²⁰.

L'influenza dell'istituzione consolare iberica fu avvertita anche nelle province periferiche dei regni spagnoli. A Messina, ad esempio, i *Capitula Consolatus Maris Messanae*, mutuati sull'*Orde judiciari de la cort dels Consols de Mar de Valencia*²¹, furono introdotti tra il 1282 e il 1283 e successivamente accresciuti dalla stratificazione normativa che si estese fino al XVI secolo. Anche il testo messinese, giunto fino a noi nella compilazione risalente al XVII secolo, intendeva disciplinare segnatamente l'attività procedurale delle cause marittime e i rapporti tra patroni, mercanti e marinai²².

Una volta condotta a compimento l'integrazione fra le consuetudini delle diverse aree iberiche, il Consolato del Mare e il suo libro tardoquattrocentesco divennero il modello di riferimento per tutta la normativa delle potenze marittime mediterranee sino alla tarda età moderna²³.

Al Consolato del Mare di Firenze non fu attribuito nel Quattrocento, alcun tipo di regolamento e la codificazione statutaria tardocinquecentesca non assorbì alcuna precedente disposizione. Gli «Statuti dei Consoli di Mare di Pisa»²⁴ furono redatti nel 1564 per porre fine

l'Italia rinvio a D. Igual Luis, *Valencia e Italia en el siglo XV. Rutas, mercados y hombres de negocios en el espacio económico del Mediterráneo occidental*, Valencia, Bancaixa, 1998.

¹⁹ *Llibre del Consolat de Mar*, cit., p. 105.

²⁰ *Ibidem*, pp. 87, 112-114.

²¹ *Consolat de Mar*, a cura di F. Valls i Taverner, vol. II, Editorial Barcino, Barcelona 1931, pp. 37-61.

²² M. Chiaudano, *Consolato del Mare di Messina*, UTET, Torino 1959, pp.1-2. Cfr. anche V. Piergiovanni, *Le regole marittime del Mediterraneo tra consuetudini e statuti*, in *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII*, a cura di S. Cavaciocchi. Atti della "Trentasettesima Settimana di Studi" dell'Istituto Internazionale di Storia Economica, "F. Datini" (Prato, 11-15 aprile 2005), Firenze, Le Monnier, 2006, vol. II, pp. 1155-1167, Id., *Le regole marittime del Mediterraneo tra consuetudini e statuti*, in *Quel mar che la terra inghirlanda*, cit., tomo I, pp. 607-620.

²³ Lo Basso, *I tribunali marittimi*, cit., p. 22, E. Maccioni, *Una rappresaglia contro mercanti genovesi gestita dai Consoli del Mare di Barcellona (1417-1422)*, in *Tribunali di mercanti*, cit, p. 128. L'origine compilatoria delle raccolte del Consolato del Mare è attestata, ancora alla fine del Seicento, dal *Proemio* del Consolato del Mare di Malta in cui si riconosce come consueta la sovrapposizione diacronica dei testi di diritto marittimo di diversa provenienza, Chiaudano, *Consolato*, cit., p. 3.

²⁴ Firenze, Biblioteca Moreniana, Acq. Div. 33, cc. 1r-5v.

al disordine legislativo in materia di amministrazione della dogana; la sovrapposizione incontrollata di precetti mai prima sottoposti a revisione non consentiva più di esercitare in maniera corretta il controllo della frontiera marittima dello Stato toscano e, per tale ragione, il duca Cosimo I de' Medici ordinò di disciplinare la materia²⁵. Chiaramente, per le sue diverse finalità regolamentari, il testo statutario redatto nel tardo XVI secolo non può essere paragonato alle raccolte di consuetudini che si erano andate diffondendo nel corso del secolo precedente, ma può essere posto in relazione sia con il consolidamento dei confini dello Stato toscano che Cosimo I andava attuando in quegli anni grazie all'alleanza con la Spagna e sia con le ambizioni medicee di sviluppare al massimo le possibilità offerte da una politica marittima di successo²⁶.

Gli statuti, costituiti di 23 articoli, furono consegnati ai due Consoli allora in carica, Piero di Bartolomeo Capponi e Niccolò di Raffaello Federighi. Molte, nel testo, sono le similitudini con la normativa riferita agli analoghi uffici degli stati mediterranei: il numero dei Consoli, la competenza loro attribuita di magistratura giudicante in relazione alle controversie mercantili²⁷, il controllo sull'attività e sulla produzione statutaria delle Arti della città di Pisa e del suo contado²⁸.

Un ufficio responsabile di settori tanto diversificati disponeva chiaramente di un nutrito gruppo di collaboratori tra i quali un avvocato, un provveditore, un cancelliere, un doganiere, un camerlengo, un ragioniere ordinario e due straordinari, due donzelli, quattro guardie dei magazzini, un banditore e un numero imprecisato di facchini²⁹. Si trattava dunque di un comparto molto delicato e complesso totalmente inserito nell'apparato burocratico statale della Toscana della prima età moderna; del Consolato quattrocentesco erano rima-

²⁵ *Ibidem*, c. 1r.

²⁶ B. Brege, *The advantages of stability. Medici Tuscany's ambitions in the Eastern Mediterranean*, in *Florence in the early modern world. New perspectives*, edd. by N.S. Baker and B.J. Maxson, London-New York, Routledge, 2019, p. 143 (142-155).

²⁷ L'intervento dei Consoli del Mare era consentito in dispute commerciali riguardanti gli scambi marittimi e terrestri, fatta salva in ogni caso l'autonomia della Mercanzia di Firenze, Firenze, Biblioteca Moreniana, Acq. Div. 33, artt. 8 e 10, cc. 2v-3r. Alla minuta descrizione delle materie trattate nelle cause civili sono dedicati gli artt. 185-215, *ibidem*, cc. 34r-43v.

²⁸ *Ibidem*, art. 16, c. 4r.

²⁹ Per ogni figura professionale gli Statuti riportano capillarmente precetti e sanzioni negli artt. 24-184, *ibidem*, cc. 6r-34r.

sti solamente l'obbligo di residenza a Pisa nel palazzo che ospitava gli uffici doganali e la rapida rotazione della carica che aveva mantenuto la durata annuale³⁰.

Nel XV secolo, tuttavia, non ovunque la denominazione consolare fu accolta in maniera sovrapponibile (a Genova, ad esempio, erano attivi tre uffici che gestivano le varie fasi del commercio marittimo nessuno dei quali denominato Consolato del Mare³¹), ciononostante l'organizzazione e le competenze erano abbastanza omogenee all'interno del bacino mediterraneo. In sostanza, il Consolato del Mare era un tribunale giudicante, costituito di due livelli di giudizio, un organo carismatico la cui giurisdizione abbracciava l'intera filiera della navigazione commerciale³².

Gli esponenti della magistratura barcellonese provenivano dagli attori delle attività marittime (la gente di mare) e dall'esecutivo cittadino³³, la carica aveva durata annuale³⁴ ed erano complessivamente tre: due per il primo livello di giudizio, uno per il secondo grado che si qualificava quindi come un tribunale monocratico³⁵. La stessa sede del Consolato, la Loggia dei mercanti, identificava le competenze giudicanti con quelle delle associazioni corporative che esprimevano annualmente gli stessi magistrati mediante elezione diretta, all'unanimità o a maggioranza³⁶. Ancora una volta, la circolarità funzionale dell'istituzione (l'elettorato attivo e passivo alimentava il tribunale legittimato a tutelare gli interessi esclusivamente della propria categoria) condusse a una crisi assai profonda proprio nel corso del Quattrocento alla quale si cercò di porre un freno revocando l'esclusività partecipativa della gente di mare. Segnale del cambiamento in atto fu il passaggio all'elezione a tratta con imborsazione dei nominativi che si affermò come nuova modalità di accesso alla magistratura, a partire dal 1418, in tutti i territori della Confederazione catalano-aragonese³⁷.

³⁰ Ai Consoli era fatto divieto di allontanarsi da Pisa se non per recarsi a ispezionare il porto di Livorno, *ibidem*, art. 1, c. 1v.

³¹ Lo Basso, *I tribunali marittimi*, cit., pp. 22-23, A. Musarra, *La marina da guerra genovese nel tardo medioevo. In cerca di un modello*, in «Revista Universitaria de Historia Militar», 6/11 (2017), pp. 87-89 (79-108).

³² Corrieri, *Il Consolato del Mare*, cit., p. 58.

³³ Maccioni, *Il Consolato del mare di Barcellona*, cit., p. 238.

³⁴ *Llibre del Consolat de Mar*, cit., vol. I, rubrica n. 1, p. 395, Corrieri, *Il Consolato del Mare*, cit., p. 59.

³⁵ Corrieri, *Il Consolato del Mare*, cit., p. 59.

³⁶ *Ivi*.

³⁷ *Llibre del Consolat de Mar*, cit., pp. 144-145.

Il consolato barcellonese aveva anche una discreta autonomia finanziaria assicurata, nella seconda metà del XIV secolo, dall'imposizione non costante di gabelle sugli scambi commerciali finalizzate a sostenere le spese per la costruzione della Loggia dei mercanti³⁸, dal Quattrocento, invece, da una percentuale, versata da tutte le parti in causa e per entrambi i gradi di giudizio, calcolata sul valore delle merci oggetto di contenzioso³⁹. I cespiti così stabiliti servivano anche a garantire la sostenibilità dell'indotto generato dall'attività consolare, sia per quanto riguardava le figure professionali e specialistiche indispensabili per conferire efficienza alla magistratura (notai, esattori, tesorieri) e sia per ciò che concerneva le maestranze necessarie per la manutenzione strutturale della Loggia e per il supporto alle attività dei suoi occupanti⁴⁰.

3c. Questioni economiche e logistiche

L'istituzione del Consolato del Mare fiorentino si andava dunque ad innestare su una situazione che da un lato presentava un certo grado di omogeneità di prassi e consuetudini da una sponda all'altra del Mediterraneo e dall'altro lato segnava l'inizio di alcuni cambiamenti sostanziali per ovviare alle conseguenze prodotte dalla lunga durata dell'istituzione consolare. A Firenze la giurisdizione nelle controversie mercantili era appannaggio della Mercanzia⁴¹ e mai i Consoli del Mare riuscirono a sostituirsi al potente tribunale. Del resto, non c'era la volontà politica di procedere in tal senso, anzi con il trascorrere degli anni, la difficoltà di conferire al Consolato marittimo fiorentino una precisa fisionomia in termini di competenze, funzioni e modalità elettive condusse a trasferire alcuni ambiti di intervento ad altri uffici. Dal giugno del 1459, solo per citare un esempio, la procedura di incanto per l'assegnazione delle galee veniva posta sotto la responsabilità del Capitano di Parte Guelfa⁴².

³⁸ Maccioni, *Una rappresaglia*, cit., p. 129, nota 7.

³⁹ *Llibre del Consolat de Mar*, cit., vol. I, rubriche nn. 37-38, p. 417.

⁴⁰ Maccioni, *Una rappresaglia*, cit., pp. 128-129.

⁴¹ Astorri, *La mercanzia a Firenze*, cit., L. Boschetto, *L'ufficio del ricorso presso la Mercanzia fiorentina tra Quattro e Cinquecento*, in *Tribunali di mercanti*, cit., pp. 183-205.

⁴² ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 126v.

La sostenibilità economica dell'ufficio e la sua autonomia finanziaria furono un ulteriore elemento di distinzione fra il Consolato fiorentino e le coeve istituzioni mediterranee. Se, infatti, in ambito internazionale l'attività giudicante alimentava la funzionalità della magistratura, a Firenze l'indeterminatezza del ruolo dei Consoli – implicita nella stessa normativa delle origini e mai superata nei decenni successivi – si rifletteva sulle risorse che avrebbero dovuto assicurarne l'operatività. Oltre a stanziamenti occasionali e non costanti erogati dal governo fiorentino, i Consoli furono destinatari di introiti di diversa provenienza ed entità, generati in parte nell'area pisana e in parte all'interno dell'articolazione territoriale dello stato fiorentino⁴³.

A favore dei Consoli erano, quindi, stornate quote di sanzioni comminate per violazione del coprifuoco, gioco d'azzardo, rifiuti di uffici, aggressioni⁴⁴. Nel 1437 furono aggiunte anche le somme derivanti dalle sentenze di condanne pecuniarie emesse dai titolari delle podesterie ubicate nel territorio pisano⁴⁵, ma oltre a provocare in ogni caso un semplice spostamento dei cespiti che, andando a coprire le esigenze dell'ufficio consolare causavano ammanchi nelle istituzioni territoriali, il fabbisogno necessario ai Consoli del Mare non era in alcun modo soddisfatto⁴⁶.

La funzionalità dell'ufficio era quindi già compromessa sino dalle prime fasi della sua esistenza e un'ulteriore difficoltà era determinata dalle questioni logistiche. Rispetto al consolato del mare catalano, il caso fiorentino presenta una composizione numericamente doppia

⁴³ Uno dei molti esempi in questo senso è fornito dalle *Provisioni* che, nel giugno del 1424, registrarono l'affidamento ai Consoli del Mare dell'incarico di ristrutturare o, all'occorrenza di costruire *ex novo*, le fortificazioni a difesa di Porto Pisano. Oltre a ciò, ai Consoli fu attribuito il compito «fieri, construi et hedificari facere edificia in locis quod habilioribus esse putaverint, tam propter terram Liburni quam civitatem Pisanorum seu intra ipsa loca vel quodcumque ex eis in quibus reponantur et conservantur galee et navigia quecumque cuiuscumque speciei et forme de quibus eis videbitur». Per realizzare opere importanti e dispendiose fu attribuito all'ufficio uno stanziamento straordinario per un anno proveniente dai fondi della Camera generale di Pisa, ASF, *Provisioni, registri* 114, cc. 10v-11r.

⁴⁴ ASF, *Camera del Comune, Notaio di Camera, entrata* 10, cc. 47v, 48v-50r, 12, cc. 85r-89v.

⁴⁵ ASF, *Camera del Comune, Notaio di Camera, entrata* 14, cc. 1r, 55r-58r, 15, cc. 70r-75v.

⁴⁶ Per citare un esempio, nel bimestre ottobre-novembre 1427 furono centralizzati come entrate soltanto poco più di 500 fiorini, ASF, *Camera del Comune, Scrivano di Camera, entrata* 56, cc. 16r-19v. Considerando che nel 1426, per l'allestimento delle sole galee da mercato dirette sulle rotte occidentali occorre annualmente 7.000 fiorini, è facile comprendere l'inadeguatezza delle cifre messe a disposizione dei Consoli. Dell'insufficienza delle risorse discusse la Pratica il 4 giugno 1426 deliberando la necessità di reperire i fondi necessari «quod videtur eis, ipsis consulibus deficit faciendo dictu itinere provideatur ut id habeant», ASF, *Consulte e Pratiche* 46, c. 158v.

dei membri che, legata chiaramente alla rappresentanza corporativa e ad essa vincolata, rendeva complessa la gestione quotidiana delle mansioni. Essenziale era ritenuta la presenza stabile a Pisa dove, tuttavia, non si riteneva nessun edificio adeguato alle necessità abitative dei Consoli, così come non si individuò immediatamente la sede della dogana. Soltanto nel 1428 si può considerare compiuta l'organizzazione dei servizi di frontiera mediante l'uso, tramite locazione, della loggia mercantile dei Catalani situata tra le chiese di San Sebastiano e di Santa Cristina che fu riconvertita alle necessità frontaliere della dominante⁴⁷.

La *Provvisione* del 14 settembre 1428 disciplinò in modo capillare l'organizzazione dell'ufficio doganale sotto il profilo architettonico. I costi per i lavori di adattamento dell'edificio alle esigenze dei Consoli, così come la fornitura dei materiali necessari per gli interventi di ristrutturazione, sarebbero stati a carico del camerlengo generale di Pisa e sarebbero ricaduti sugli stanziamenti a lui assegnati. La somma massima consentita ammontava a cinquecento fiorini d'oro il cui impegno di spesa sarebbe dovuto essere approvato dal governo fiorentino⁴⁸.

Il complesso doganale, articolato su due livelli e costituito di edifici, magazzini e giardini prevedeva la destinazione d'uso per gli uffici al piano inferiore ed era adibito a residenza dei Consoli nella parte superiore. L'organizzazione – per quanto razionalmente distribuita nell'articolazione degli spazi – era a titolo oneroso per Firenze che ogni anno versava 70 fiorini come canone di locazione⁴⁹. La scelta non fu ovviamente affatto casuale. La sovrapposizione dell'ufficio fiorentino sul luogo e sugli ambienti che avevano ospitato la rappresentanza catalana era il modo più visibile per mostrare il nuovo ruolo di superiorità che Firenze aveva assunto non soltanto sulla città di Pisa, ma soprattutto sulle sue attività economiche, finanziarie e mercantili. Innestare il Consolato del Mare sul tessuto cittadino che era stato il simbolo del circuito mediterraneo di cui Pisa era stata al centro rendeva evidente la sostituzione della potenza pisana con quella fiorentina.

⁴⁷ ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 15v. Soldani, *Comunità e consolati catalano aragonesi*, cit., p. 273.

⁴⁸ ASF, *Provvisioni, registri* 119, c. 190r.

⁴⁹ ASF, *Consoli del Mare* 3, cc. 16r-v. Non è specificato chi fosse il proprietario dell'edificio dove si insediarono i Consoli del Mare di Firenze, ma si può ipotizzare con buona approssimazione si trattasse della famiglia Gambacorti che, già nel XIV secolo, aveva il proprio palazzo sovrastante la loggia dei catalani, Soldani, *Comunità e consolati catalanoaragonesi*, cit., p. 273.

Al di là però della propaganda e delle manifestazioni concrete del cambio avvenuto nei rapporti di forza, la realtà non era così semplice e la soluzione adottata per attribuire una sede di rappresentanza simbolica ai Consoli si rivelò molto dispendiosa sulla media distanza. Nel 1441, infatti, il Consiglio del Popolo approvò la delibera che concedeva ai Consoli di affittare privatamente un'abitazione, purché il canone non eccedesse i 200 fiorini annui⁵⁰. L'alternativa che avrebbe potuto ridurre le spese consisteva nella possibilità di insediarsi in uno degli immobili sequestrati ai condannati o ai debitori del comune⁵¹. Oltre l'aumento esponenziale dei costi che, nell'arco di tredici anni fece lievitare le locazioni, si registra un progressivo alleggerimento degli obblighi residenziali dei Consoli che, all'inizio degli anni quaranta del Quattrocento, sembrano essere svincolati dal legame abitativo con l'ufficio doganale.

L'apparente allontanamento dell'ufficio consolare dalla sede deputata alla gestione delle pratiche concernenti la circolazione delle merci per via marittima è, a mio avviso, collegato non soltanto con una opportuna semplificazione burocratica rispondente anche alla necessità di ospitare adeguatamente il personale addetto all'espletamento delle mansioni domestiche quotidiane, ma anche con l'indeterminatezza degli ambiti di intervento dei Consoli, dei compiti cui erano chiamati, dei doveri loro attribuiti. Dal momento dell'istituzione del nuovo ufficio, infatti, non era stato definito in modo esauriente come il Consolato si inserisse nel sistema istituzionale fiorentino, in che maniera quindi avrebbe interagito con le magistrature già operanti nel territorio, quale autonomia avrebbe avuto nell'espletamento degli incarichi. Per quanto non si trattasse di un caso unico, bensì di una situazione ricorrente delle procedure istituzionali a quell'altezza cronologica, sono innegabili le conseguenze negative in termini di operatività dell'ufficio.

3d. La ricerca di nuovi mercati

Tale mancanza di chiarezza fu evidente sino dai primi tempi di attività dei Consoli che furono chiamati, quasi in via preliminare e senza una precisa definizione del loro ruolo, a gestire l'ingresso di Firenze

⁵⁰ La conseguente *Provvisione* è datata 9 giugno 1441, ASF, *Provvisioni, registri* 132, cc. 70r-v.

⁵¹ ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 56r.

nei circuiti commerciali in precedenza appannaggio di Pisa. Le tappe iniziali della sostituzione dei mercanti fiorentini a quelli pisani passavano attraverso accordi diplomatici tesi a stabilire rapporti pacifici fra le diverse sponde del Mediterraneo⁵². I porti africani, in particolare quelli egiziani, non erano stati ovviamente frequentati soltanto dai mercanti pisani, ma intrattenevano rapporti economici – quasi sempre sostenuti da rappresentanze stanziali – anche con veneziani, pratesi⁵³ e genovesi⁵⁴. Questi ultimi, in particolare, erano presenti ad Alessandria d’Egitto sino dall’XI secolo e, sebbene l’inizio del Quattrocento abbia rappresentato un periodo di crisi per i traffici liguri in quel quadrante del Mediterraneo, rimaneva integra la struttura del consolato della nazione genovese e il relativo fondaco⁵⁵. L’opportunità di rendere sistemici e quindi stabili i contatti con i mercati africani grazie all’ingresso nel novero delle potenze marittime mediterranee, indusse il governo di Firenze ad elaborare una strategia di intervento. È molto probabilmente per tale ragione – più politica che mercantile, ma volta sul medio termine a conseguire risultati importanti anche sul piano degli scambi economici – che il primo viaggio effettuato dalle galee fiorentine fatte costruire a Pisa, tra l’inverno del 1421 e la primavera del 1422, con l’apporto probabilmente anche di maestranze genovesi e veneziane, fu diretto ad Alessandria d’Egitto⁵⁶.

⁵² Sulle relazioni tra Pisa e il Nord Africa tra XIII e XV secolo rinvio a B. Figliuolo, *Lo spazio economico e commerciale pisano nel Trecento: dalla battaglia della Meloria alla conquista fiorentina (1284-1406)*, in *Spazi economici e circuiti commerciali nel Mediterraneo del Trecento*, a cura di B. Figliuolo, G. Petralia e P.F. Simbula. Atti del Convegno Internazionale di Studi (Amalfi, 4-5 giugno 2016), Amalfi 2017, pp. 17-105, in particolare pp. 38-45.

⁵³ I. Houssaye Michienzi, *Datini, Majorque et le Maghreb (14e-15e siècle). Réseaux, espaces méditerranéens et stratégies marchandes*, Leiden-Boston, Brill, 2013.

⁵⁴ Una sintesi relativa all’affermazione delle città italiane nel Maghreb e sui mercati orientali dal pieno al basso Medioevo in S.M. Collavini, *L’espansione dell’Occidente nel Mediterraneo*, in *Storia d’Europa e del Mediterraneo*, dir. A. Barbero, II. *Dal Medioevo all’età della globalizzazione*, sezione IV. *Il Medioevo (secoli V-XV)*, a cura di S. Carocci, vol. VIII. *Popoli, poteri, dinamiche*, Roma, Salerno, 2006, pp. 449-480, in particolare pp. 460-465.

⁵⁵ D. Coulon, «*Ad partes Alexandriae*»: *les relations des Génois avec l’Égypte du XIe au XVe siècles*, in *Genova una “porta” del Mediterraneo* a cura di L. Gallinari, vol. I, Genova, Brigati, 2005, pp. 63-90, in particolare pp. 83-86.

⁵⁶ Mallett, *The florentine galleys*, cit., p. 26, C. Tripodi, *Viaggi di ambasciatori tra Firenze e Il Cairo nel XV secolo*, in «*Mélanges de l’École française de Rome - Moyen Âge*», 122/2 (2010), pp. 411-440.

A bordo dei due vascelli, i cui patroni erano Giuliano di Turpia e Bindo delle Brache⁵⁷, si trovavano Felice di Michele Brancacci e Carlo Federighi oratori fiorentini al sultano mamelucco d'Egitto⁵⁸, ma nonostante l'apertura della rotta fosse il più significativo risultato conseguito dai due inviati, non implicò negli anni seguenti il consolidamento di un mercato a maggioranza fiorentina, né l'affermazione del fiorino come moneta forte, né l'istituzione di una rappresentanza stanziale degli operatori economici fiorentini nei territori sottoposti all'autorità sultanale⁵⁹. In questo senso, Hidetoshi Hoshino ipotizzava l'ostilità della colonia veneziana di Alessandria come causa per il successo carico di ombre della missione fiorentina⁶⁰. Nonostante ciò, lo stesso Hoshino poneva in luce come la presenza degli operatori economici di Firenze ad Alessandria fosse andata aumentando durante i decenni finali del XIV secolo, soprattutto in relazione al commercio delle spezie per il quale la rotta egiziana era divenuta uno snodo importante nei traffici diretti verso la Catalogna o le Fiandre⁶¹.

Ugualmente insidioso – e in parte infruttuoso – si rivelò l'analogo tentativo effettuato nel 1423 con il sultano di Tunisi a proposito del quale sono sufficientemente documentate le tappe degli accordi stipulati. Una tarda copia dei capitoli del trattato sottoscritto dall'ambasciatore fiorentino Bartolomeo di Jacopo De Galeo e da Molei Befers abdel Atis (questo il nome riportato dal documento) elenca ventotto punti che avrebbero disciplinato da quel momento in avanti i rapporti commerciali e diplomatici tra Firenze e la Tunisia⁶². È interessante sot-

⁵⁷ Bindo era un mercante pisano particolarmente attivo anche su altre piazze: con Giovanni Ciampalini aveva fondato una compagnia con sede a Genova fin dall'inizio del Quattrocento, dando origine a una rete mercantile assai estesa con interessi collegati anche all'azienda di Lorenzo Ciampalini, il padre di Giovanni, A. Poloni, *Pisa negli ultimi decenni del Trecento*, cit. I servizi prestati a Firenze per il viaggio inaugurale delle galee nel 1422 procurarono però a Bindo delle Brache la fama di traditore, A. Saporì, *I primi viaggi di Levante e di Ponente delle galee fiorentine*, in «Archivio Storico Italiano», a. CXIV, disp. I (1956), p. 77 (69-91).

⁵⁸ *Ibidem*, pp. 36-38. Gli oratori erano stati designati dai Consoli del Mare e poi successivamente approvati dalle istituzioni del reggimento, ASF, *Provisioni, registri* 112, cc. 1r-v. Su Felice Brancacci rinvio a L. Pandimiglio, *I Brancacci di Firenze: Felice di Michele vir clarissimus e una consorteria*, Ivrea, Olivetti, 1987.

⁵⁹ F. Apellániz, *Florentine networks in the Middle East in the early Renaissance*, in «Mediterranean Historical Review», 30/2 (2015), pp. 125-145, in particolare p. 126.

⁶⁰ H. Hoshino, *I mercanti fiorentini ad Alessandria d'Egitto nella seconda metà del Trecento*, cit., p. 105.

⁶¹ *Ibidem*, pp. 104-105.

⁶² ASF, *Miscellanea Repubblicana* 3, ins. 90, cc. 1r-4v.

tolinare come l'articolo 16 comprenda anche la presenza strutturata di una colonia fiorentina a Tunisi il cui console, almeno due volte al mese, era ammesso alla presenza del sovrano per intrattenere con lui un dialogo costante di confronto pacifico⁶³.

Il trattato ebbe un lungo periodo di gestazione dovuto a circostanze non prevedibili (la morte di Bartolomeo de Galeo e la successiva designazione di Neri Fioravanti quale nuovo inviato a Tunisi), nonché alla necessità di redigere il testo in latino e in arabo. L'istrumento finale, stipulato nel dicembre del 1423, ricalcava antichi privilegi pisani, ma in questa occasione le clausole venivano estese anche agli abitanti del territorio di Piombino, da poco tornato in rapporti di collaborazione pacifica con lo stato fiorentino. Era prevista la conservazione del precedente fondaco di Pisa il cui console, tuttavia, sarebbe stato di nomina esclusivamente fiorentina, si mantenevano invariati tutti i privilegi commerciali che avevano procurato profitti rilevanti agli armatori pisani estendoli non soltanto ai mercanti della dominante, ma anche agli operatori economici di diversa provenienza che godessero della protezione di Firenze. In cambio, il reggimento si impegnava a fornire vascelli armati per condurre operazioni congiunte antipirateria ogni volta in cui il Sultano tunisino ne avesse rilevata la necessità⁶⁴.

Le relazioni con Tunisi ebbero tuttavia caratteristiche tutt'altro che stabili e favorevoli a Firenze, già sino dai primi tempi successivi alla sottoscrizione del trattato del 1423. Tre anni dopo, infatti, le istruzioni impartite dai Signori a Roberto Ghetti, inviato in missione in Tunisia per conferire con il re, attestano la labilità degli accordi bilaterali, violati dal Sultano in diverse loro parti. Per prima cosa ancora una volta la presenza genovese e veneziana – ben più di lunga data rispetto a quella fiorentina – costituiva una controparte con la quale le autorità tunisine continuavano a intrattenere rapporti costanti e periodicamente aggiornati e rinnovati. Di tale intreccio di interessi Firenze era tenuta, ovviamente, all'oscuro, nonostante il tentativo, affidato alle capacità negoziali del Ghetti⁶⁵, di ottenere in tal senso informazioni dal Sultano.

⁶³ «16. Et quod eorum Consul possit bis in mense intrare ad presentiam Regis et cum eo loqui absque contradictione», ASF, *Miscellanea Repubblica* 3, ins. 90, c.3r.

⁶⁴ L. de Mas Latrie, *Relations et commerce de l'Afrique septentrionale au Maghreb avec les nations chrétiennes au moyen âge*, Paris, Firmin-Dedot, 1886, pp. 444-446.

⁶⁵ «Et perché sentiamo che poi conchiuse la pace con noi agiunse certi fatti et capitoli utili assai a la pace con Vinitiani et co' Genovesi, vogliamo ti informi quello che contengono et parendoti utili fa' d'averne nota, et ingegnati d'inducere il re a

In secondo luogo, i rapporti fra i mercanti occidentali (genovesi, pisani e catalani) e il mondo islamico mediterraneo erano stati costruiti nel corso di un lunghissimo arco temporale e si erano andati assestando grazie a un equilibrio delicato gravitante attorno a una ben precisa definizione dei reciproci spazi e di scarsa permeabilità intercomunitaria. I fondaci erano recinzioni delimitate che identificavano la diversità della minoranza ospite, autorizzata al rispetto delle leggi della propria nazione esclusivamente all'interno dell'area di residenza e affidata, nei rapporti con le autorità musulmane, alla delega della rappresentanza consolare. Ciò non significava, tuttavia, che a livello commerciale fossero del tutto assenti i contatti con la popolazione locale, anzi, al contrario, è ipotizzabile che la presenza degli operatori economici occidentali fosse più ampia e significativa di quanto ci abbiano tramandato le fonti. Ciò nonostante, soltanto la consuetudine e la lunga durata degli scambi commerciali consentivano di conseguire familiarità con gli ambienti islamici da parte di mercanti provenienti da determinate aree del Mediterraneo⁶⁶; pertanto, l'inserimento in quel sistema ormai consolidato di rapporti tradizionali era molto complesso e destinato a un successo irrilevante o addirittura fallimentare per una potenza marittima di recente costituzione come Firenze.

Le concorrenti con le quali Firenze aveva ben poche possibilità di competizione vincente influenzavano ovviamente anche le autorizzazioni di attracco e di sosta delle galee fiorentine che avevano nei porti maghrebini di Tunisi e Susa gli scali previsti lungo la rotta di Levante. Le dettagliate istruzioni impartite al Ghetti a tal proposito descrivono una situazione tutt'altro che definita⁶⁷ e, soprattutto, evidenziano l'at-

consentircegli tutti o parte come a noi piacesse. Et inteso bene di sua intentione non conchiudere alcuna cosa, ma rispondi che tutto riferirai a noi et per noi allora si provedrà a quanto crederemo sia bene et honore di ciaschuna parte», ASF, *Signori, legazioni e commissarie* 7, cc. 74v-75r.

⁶⁶ D. Valérian, *Les marchands latins dans les ports musulmans méditerranéens: une minorité confinée dans des espaces communautaires?* In «Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée», 107-110 (2005), pp. 437-458. Cfr. anche: B. Doumerc, *Le consulat vénitien de Tunis (1470-1473)*, in «Cahiers de Tunisie», 155-156 (1991), pp. 447-478, M.T. Mansouri, *Les relations entre les marchands chrétiens et les marchands musulmans au Maghreb à la fin du Moyen Âge*, in *Chrétiens et Musulmans à la Renaissance*, dir. B. Bennassar et R. Sauzet. Actes du 37^e colloque international du CESR, Paris, Champion, 1998, pp. 405-414, G. Petti Balbi, *Gli insediamenti genovesi del Nord-Africa durante il '400*, in *Medioevo Mezzogiorno Mediterraneo. Studi in onore di Mario Del Treppo*, Napoli, GISEM, 2000, pp. 121-137.

⁶⁷ «Et perché tu ci à riferito avere altre volte conferito con la sua Maestà di dare carico a le nostre galee per Levante quanto fusse di bisogno ponendo a Tunisi o a Susa,

teggiamento di preventiva sfiducia, sebbene tutt'altro che inconsueto in situazioni di equilibri delicati e in via di definizione, che alimentava le relazioni tra le autorità fiorentine e quelle tunisine⁶⁸. D'altronde, i mercati e gli scali della costa africana erano tradizionalmente controllati dai maiorchini che detenevano quasi il monopolio delle rotte con il Maghreb. Con notevoli difficoltà i mercanti stranieri riuscivano ad aggirare il blocco, essenzialmente mediante l'apertura di filiali aziendali nell'isola, residenza stabile nelle Baleari dei titolari e organizzazione corporativa grazie ai consolati delle varie *nationes*⁶⁹.

I fiorentini iniziarono ad avere una rappresentanza a Maiorca solo alla fine del Trecento e, negli anni iniziali dell'organizzazione del loro sistema marittimo, si avvalsero delle competenze pisane anche per quanto riguardava i contatti con le coste africane. Infatti, al mercante Giovanni Fauglia, membro di una famiglia di mercanti di Pisa con filiali a Maiorca e a Tunisi, fu concessa la cittadinanza fiorentina nel 1422, proprio quando la costruzione del sistema delle galee da mercato poneva a Firenze il problema del consolidamento dei rapporti con le autorità maghrebine⁷⁰.

Nonostante le difficoltà iniziali, il porto tunisino fu a lungo utilizzato dalle galee fiorentine; nel 1446, infatti, quando venne codificato in maniera strutturata l'intero sistema delle rotte mercantili, Tunisi figura non come scalo di transito nel viaggio verso Levante, bensì come penultima sosta nella tratta cosiddetta di «Barberia alta» che, costeggiando il litorale campano e circumnavigando la Sicilia dalla costa orientale, si

vogliamo che pratici con lui se volesse promettere che ogni volta che le nostre galee di Levante ponessero al porto di Tunisi o a Sussa, lui farebbe dare alle nostre galee le robe mancassono per insino al debito carico, et iandio per stiva, per andare et per ritorno in Tunisi per debiti noli, essendone lui prima avisato che le galee vi ponessino XV in XX di. Et in caso dicesse volerlo fare, non conchiudere niente, ma fa' d'avere sì chiaramente sua intenzione che, diliberando noi la conclusione, non s'abbia per lui a farne resistentia», ASF, *Signori, legazioni e commissarie* 7, cc. 75r-v.

⁶⁸ «Avendo l'ochio che in modo veruno tu non dia intentione che le nostre galee sieno obligate andarvi più che si voglano, ma che quando si diliberasse l'andarvi ne sarà avisato XV in XX di prima, come è detto», ASF, *Signori, legazioni e commissarie* 7, cc. 75v.

⁶⁹ I. Houssaye Michienzi, *Relazioni commerciali tra la compagnia Datini di Maiorca e le città del Maghreb tra fine Trecento e inizio Quattrocento*, in «Mercatura è arte», cit., pp. 158-163 (149-178). Sull'importanza della piazza maiorchina si veda anche D. Abulafia, *A Mediterranean emporium: the Catalan kingdom of Majorca*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994.

⁷⁰ Houssaye Michienzi, *Relazioni commerciali*, cit., pp. 153-154.

concludeva in Libia⁷¹. Nel gennaio del 1461 un nuovo aggiornamento nelle rotte delle galee fiorentine deliberato dai Consigli del Popolo, del Comune e dei Cento, rettificò il viaggio di Barberia inserendo Alessandria d'Egitto come scalo finale e Tunisi, ancora una volta, come porto intermedio⁷². Sia nelle disposizioni del 1446 che in quelle del 1461 risulta abbandonata l'ipotesi, formulata nelle istruzioni consegnate a Roberto Ghetti nel 1426, di inserire Susa, in alternativa a Tunisi, sulla rotta verso Levante. La città, ubicata nel Maghreb orientale e in declino già all'inizio del Quattrocento a causa della scelta di Tunisi come capitale del sultanato, era stata frequentata in precedenza in modo costante dai mercanti italiani, ma evidentemente Firenze non l'aveva poi ritenuta una piazza necessaria per il proprio commercio marittimo⁷³.

La ricerca di nuove rotte commerciali e di spazi economici nei quali radicarsi spinse Firenze a guardare con interesse anche al Mar Nero dove, verso la fine degli anni cinquanta del Quattrocento, la conquista turca di Bisanzio aveva sensibilmente indebolito il predominio veneziano e la presenza genovese in quell'area⁷⁴. Le galee dirette verso la Romania avrebbero quindi dovuto inserire tra gli scali anche i porti del Mar Nero, dal momento che, tra l'altro, non risultavano neppure segnalazioni di attività legate alla guerra di corsa⁷⁵. Se però in questa direzione gli sforzi fiorentini non conseguirono risultati soddisfacenti⁷⁶, ancora meno rilevanti furono gli esiti dell'interesse nei riguardi

⁷¹ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 2v.

⁷² ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 138r.

⁷³ Per l'importanza di Susa nel sistema di scambi con il Maghreb, si veda ancora I. Houssaye Michienzi, *Relazioni commerciali*, cit., pp. 164-165.

⁷⁴ I Genovesi, in particolare, avevano sviluppato una pluralità di tipologie di radicamento nell'impero bizantino tali da rendere le comunità liguri nel Levante destinarie di svariati privilegi utili a consolidare la posizione dominante nel commercio sulla lunga distanza, D. Jacoby, *Les Génois dans l'Empire Byzantin: citoyens, sujets et protégés (1261-1453)*, in Id., *Trade, Commodities and Shipping in the Medieval Mediterranean*, Aldershot, Ashgate, 1997 [ed. originale in *La Storia dei Genovesi*. Atti del Convegno internazionale di studi sui ceti dirigenti nelle istituzioni della Repubblica di Genova (Genova, 7-10 giugno 1988) vol. IX, Genova 1989], pp. 268-270 (245-270).

⁷⁵ ASF, *Balie* 29, c. 71v.

⁷⁶ L'incertezza sull'utilità di assicurare la presenza fiorentina nei porti del Mar Nero non fu sanata neppure dall'esperienza acquisita nei viaggi marittimi. Ancora nel 1460, quando l'organizzazione delle galee fu sottoposta a un'ulteriore revisione, l'ingresso nel Mar Nero era considerato un prolungamento della rotta verso Costantinopoli e affidato alla discrezione dei patroni. La *Provvisione* del 24 luglio 1460 stabilì infatti che solo una delle due galee di Levante potesse salpare dal porto

di Rodi che, inserita tra gli scali da effettuare durante i viaggi verso Levante⁷⁷, non fu mai una zona a forte penetrazione economica fiorentina a causa degli intrecci relazionali fra l'Ordine degli Ospedalieri, Venezia, Genova e i Catalano-Aragonesi⁷⁸.

Migliore era la situazione nel Mediterraneo occidentale islamico dove i traffici dei mercanti fiorentini, piuttosto intensi e continui in particolare per quanto riguardava la penisola iberica, furono ulteriormente incentivati da negoziazioni condotte, come nel caso del viaggio compiuto da Bongianni Gianfigliuzzi in qualità di capitano delle galee di Ponente dirette verso il regno di Granada, dagli stessi operatori economici, contemporaneamente agenti diplomatici e uomini d'affari⁷⁹. Il viaggio ebbe luogo nel 1461 e si trattò di una delle rotte potenziate l'anno prima dal governo fiorentino. L'aumento numerico dei vascelli era stato deliberato infatti nell'estate del 1460 in un'ottica di rafforzamento della presenza di Firenze nel Mediterraneo. Sino all'avvio della nuova organizzazione, però, le difficoltà operative e soprattutto economiche avevano limitato l'effettiva applicazione della normativa⁸⁰. È

bizantino per fare rotta alla volta di Caffa e di Trebisonda. Il vascello sul quale si trovava il capitano doveva restare attraccato a Costantinopoli, mentre 10 giorni erano il periodo massimo di sosta presso i due scali del Mar Nero, ASF, *Provvisioni, registri* 151, c. 146r.

⁷⁷ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 2v.

⁷⁸ Sulla situazione di Rodi e il suo sistema di contatti politici e commerciali, vedi C. Wright, *Non ex unica natione sed ex plurimis: Genoa, The Catalans and the Knights of St John in the fifteenth century*, in «Mediterranea-ricerche storiche», a. XIII, n. 36 (2016), pp. 9-44. Il Banco Medici aveva comunque un proprio corrispondente sull'isola che, nel 1455, era Bernardo Salviati, R. De Roover, *Il Banco Medici dalle origini al declino (1397-1494)*, Firenze, La Nuova Italia, 1970, p. 186.

⁷⁹ R. González Arévalo, Alchaito Almerie. *Una carta de la República de Florencia a las autoridades nazaries de Almería (1461)*, in «Revista del CEHGR», 27 (2015), pp. 181-195; Id. *Las galeras mercantiles de Florencia en el reino de Granada en el siglo XV*, in «Anuario de estudios medievales», 41/1 (2011), pp. 125-149. Su Bongianni Gianfigliuzzi vedi L. Piffanelli, *Il «Libro rosso seghreto» di Bongianni Gianfigliuzzi: famiglia, affari e politica a Firenze nel Quattrocento*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2014.

⁸⁰ Ai Cinque di Pisa il governo fiorentino affidò l'incarico di costruire una nuova galea, mettere una vecchia in grado di prendere nuovamente il mare e costruire la nuova cittadella di Pisa; tuttavia lo stanziamento assegnato per tutte e tre le opere, si rilevò insufficiente e quindi ai Cinque di Pisa fu concesso, in via del tutto straordinaria, o di acquisire gli introiti derivanti dalle aste dei vascelli da mercato, oppure di chiedere un prestito a un interesse non superiore all'1%. Questa seconda opzione fu quella praticata e 4.000 fiorini vennero erogati a favore dei magistrati pisani dagli Ufficiali del canale; il credito non poteva essere esatto finché i Cinque Governatori fossero rimasti nell'esercizio delle loro funzioni, ASF, *Provvisioni, registri* 151, cc. 171v-172r, 234r-235r, 245r-v.

quindi probabilmente per la complessività dei problemi da risolvere che la formazione a tre galee era sovente disattesa; nel caso del viaggio del Gianfigliuzzi, secondo il suo racconto, la terza galea fu aggiunta alle altre in un secondo momento e, priva di un patrono⁸¹, fu affidata direttamente a Bongianni il cui ruolo assumeva quindi una fisionomia assai singolare, con buona probabilità determinata dalla delicatezza della sua missione⁸².

La differenza di esiti nelle aperture di nuove rotte e nel consolidamento di quelle esistenti è anche da ricercare, secondo recenti interpretazioni, nelle reti commerciali fiorentine costruite in Oriente da mercanti connotati politicamente in senso opposto rispetto al reggimento. La situazione, già sfavorevole in età albizzesca per la ricerca di ulteriori mercati di sbocco o di transito, si aggravò ulteriormente in seguito all'inizio del governo mediceo, quando i bandi di esilio comminati a esponenti di famiglie avversarie di Cosimo il Vecchio andarono ad accrescere il numero degli operatori economici attivi in Egitto, Maghreb, Siria e Rodi.

Una volta assorbita a livello istituzionale la nuova configurazione del reggimento sotto la guida dei Medici, una politica più conciliante nei riguardi dei dissidenti produsse successive riabilitazioni e revoche delle condanne che non servirono però a capovolgere la situazione. Sulle piazze orientali, infatti, buona parte del commercio fiorentino restava nelle mani dei mercanti respinti dalla loro città e, ovviamente, per nulla disposti a favorire il successo delle galee di stato inviate da Firenze⁸³.

3e. Conflitti di competenze e questioni di reclutamento: alcuni esempi

Al di là dei successi o degli insuccessi nella politica di apertura verso nuovi mercati è da osservare la pressoché totale estraneità del Consolato del Mare ai processi deliberativi e attuativi dell'inserimento del sistema marittimo fiorentino sulle rotte internazionali. I compiti dei

⁸¹ Antonio di Luca di Maso degli Albizzi e Giovanni di Manno Temperani padroneggiarono i primi due vascelli, Piffanelli, *Il «libro rosso seghreto»*, cit., p. 141.

⁸² Il viaggio durò un anno, dall'ottobre del 1461 allo stesso mese dell'anno successivo, *ivi*.

⁸³ La problematica è stata esaurientemente analizzata da Apellániz nel suo contributo *Florentine networks*, cit., pp. 125-145 al quale rinvio anche per gli approfondimenti bibliografici.

Consoli erano, di fatto, limitati alla costruzione delle galee da mercato che, però, molto spesso non erano poste al servizio dei viaggi commerciali, ma di negoziazione politica, non trasportavano solo prodotti, ma soprattutto inviati ufficiali del reggimento, non erano volti a cercare spazi di scambio complementari rispetto a quelli degli altri attori economici, bensì a sostituirsi a preesistenti interlocutori.

Ancora una volta mi sembra utile sottolineare come l'evidente marginalità dell'ufficio teoricamente preposto alla gestione del commercio marittimo – nelle dinamiche del quale potevano sicuramente rientrare anche le opportunità che Firenze cercò di cogliere traendo vantaggio dalle difficoltà dei suoi competitori – sia da ascrivere alla sua peculiarità nei riguardi delle analoghe magistrature coeve e alla più specifica fisionomia di istituzione creata per il controllo del territorio pisano, per la gestione degli scali portuali toscani intesi come un sistema integrato di sbocchi sul mare dello stato fiorentino, per la protezione armata della foce dell'Arno in quanto snodo delicatissimo della linea di frontiera mediterranea di Firenze.

Questi tre differenti ambiti di intervento attribuiti al Consolato del Mare – a ben guardare tutti strettamente, connessi tra loro – sono ricostruibili mediante le trasformazioni attraversate dall'ufficio nei primi quarant'anni della sua esistenza che, in alcuni casi ne modificarono la fisionomia sotto il profilo residenziale, in altri dal punto di vista funzionale, agendo talmente in profondità da arrivare alla sua disattivazione per confluire provvisoriamente in una diversa magistratura collegiale.

La mancanza di attribuzioni certe in termini di campi di competenza e mansioni di cui farsi carico rendevano talvolta difficile e colmo di fraintendimenti il dialogo istituzionale tra i Consoli del Mare e gli altri uffici del reggimento. Solo a titolo di esempio riporto quanto accadde nel 1431 quando Averardo de' Medici, commissario dei Dieci di Balìa a Pisa, pretese dai Consoli l'impegno di occuparsi dei rifornimenti alimentari.

Nei mesi di luglio e di agosto il fitto carteggio intercorso tra Averardo de' Medici e i Consoli apre squarci interessanti su una serie di questioni non soltanto gestionali, ma relative anche ai conflitti di competenza che, prodotti dalla sovrapposizione di incarichi e mansioni tra i diversi organi di governo dello stato fiorentino, si innestavano sull'amministrazione di un territorio composito ed esposto, dal versante marittimo e da quello terrestre, a continue minacce militari sia dai confini settentrionali e sia da quelli meridionali. In questo quadro assai

frammentato, ai Consoli del Mare erano talvolta richiesti interventi non riconducibili direttamente al loro campo di azione che essi, in risposta, cercavano di recintare e di identificare con chiarezza nel tentativo apparente di trovare una definizione più precisa del loro ufficio.

Alla metà di luglio del 1431, Averardo de' Medici scrisse ai Consoli del Mare ordinando loro di rifornire di vettovaglie le truppe a difesa del territorio pisano. Nonostante dal 1429 ai Consoli fosse stato attribuito anche l'incarico di provvedere alla difesa di Pisa e di Livorno mantenendo le rispettive rocche in piena efficienza e dotate delle necessarie munizioni⁸⁴, la risposta alla richiesta è esemplare, da un lato della marginalità dell'ufficio consolare rispetto alla circolazione delle notizie e degli scambi di informazioni tra i diversi interlocutori del reggimento fiorentino, dall'altro lato della presunta certezza che la loro presenza a Pisa fosse garanzia sufficiente di duttilità nei riguardi di qualsiasi circostanza e di adattamento funzionale alle situazioni più eterogenee. In sostanza, i Consoli dichiaravano di non aver mai ricevuto incarico formale in relazione al rifornimento alimentare dell'esercito⁸⁵, ma di essere stati incaricati dai Dieci di Balìa di allestire galee grosse e sottili⁸⁶.

Che ci fosse in atto un conflitto istituzionale che su base locale rifletteva la guerra aperta che a Firenze opponeva ormai violentemente il reggimento degli Albizzi ai Medici in seguito alla guerra contro Lucca⁸⁷, può essere dedotto dalla reiterazione della richiesta da parte di Averardo de' Medici e dalla risposta più rigida fornita dai Consoli due giorni dopo⁸⁸, così come da un quasi polemico capovolgimento di

⁸⁴ ASF, *Consoli del Mare* 3, c.25r.

⁸⁵ «Karissime concivis. Questo di circa hore 21 abbiamo tue lettere et meraviglianci di ciò che stamani mandasti a dire: che costì non è victuvaglia e che ne mandassino. Con ciò sia cosa che né lettere, né ambasciata di ciò abbiamo se non questa che di sopra diciamo. Et che riceviamo biasimo o incarico di tale materia non lo crediamo, né è ragionevole tempo che nulla commissione intorno a cciò mai ci fu facta, né di costà né di qua fummo mai richiesti che a tale bisogno attendessimo», ASF, *MaP*, filza 3, n. 216 (I Consoli del Mare ad Averardo di Francesco di Bicci de' Medici, Pisa 12 luglio 1431).

⁸⁶ ASF, *MaP*, filza 3, n. 221 (I Consoli del Mare ad Averardo di Francesco di Bicci de' Medici, Pisa 13 luglio 1431).

⁸⁷ G. Brucker, *Dal Comune alla Signoria. La vita pubblica a Firenze nel primo Rinascimento*, Bologna, Il Mulino, 1981, pp. 554-569; per la guerra contro Lucca che Firenze affidò militarmente al condottiero Niccolò Fortebraccio, la congiura contro la famiglia Guinigi e il coinvolgimento di Milano rinvio a M. E. Bratchel, *Lucca 1430-1494. The reconstruction of an Italian city-Republic*, Oxford, Clarendon Press, 1998, pp. 17-49.

⁸⁸ «Spectabilis vir. Noi t'abbiamo risposto per due altre lectere et questa è la terza che

posizioni tra l'ufficio consolare marittimo e il commissario dei Dieci di Balìa quando, nell'agosto successivo, la dialettica vivace era ancora in corso. Il 28 agosto del 1431, infatti, i Consoli del Mare, dopo aver suggerito ad Averardo de' Medici un controllo più accurato dei *castra* del territorio pisano⁸⁹, lo esortarono anche a tenere in considerazione le carenze difensive di Livorno, snodo portuale di importanza molto rilevante per il sistema marittimo fiorentino⁹⁰.

Le difficoltà che in quegli anni stava attraversando lo stato fiorentino, la crisi di consenso che Rinaldo degli Albizzi cercava di arginare fomentando il malcontento nei riguardi della fazione di Cosimo de' Medici e la situazione finanziaria ormai quasi ingestibile⁹¹ si riflettevano chiaramente anche sul governo delle comunità soggette e sull'efficienza dei meccanismi di reclutamento di manodopera. È il caso, ad esempio, della riottosità con cui i pisani accoglievano l'obbligo di prestare servizio sulle galee fiorentine, ricorrendo a qualsiasi sotterfugio per sottrarsi all'arruolamento e arrivando addirittura ad accordarsi con gli eserciti accampati in territorio pisano per figurare come componenti delle armate.

È testimonianza di questo momento di difficoltà nel dialogo tra il governo della dominante e gli uffici decentrati un'altra lettera inviata dai Consoli del Mare ad Averardo de' Medici nella quale lo informavano della soluzione provvisoria individuata dai Dieci di Balìa per identificare i renitenti e incentivare al tempo stesso il loro imbarco sulle galee⁹².

provvedere al campo di victuvaglia non s'aspetta a noi, che nulla commissione ce ne fu mai facta, ma sì ad altri. Et a quegli abbiamo prestato ogni favore di che ci àno richiesti. Et così di nuovo profferto et abbiangli sollicitato faccino che'l campo stia abbondante. Dicono di farlo, et a noi pare che loro, più tosto che noi, debbi sollecitare, perché in loro restano l'actitudini di tale bisogno. Avisandovi nondimeno che qui non è molto abbondante di macinato, ma più tosto scarsità», ASF, *MaP*, filza 3, n. 238 (I Consoli del Mare ad Averardo di Francesco di Bicci de' Medici, Pisa 14 luglio 1431).

⁸⁹ ASF, *MaP*, filza 4, n. 45 (I Consoli del Mare ad Averardo di Francesco di Bicci de' Medici, Pisa 17 agosto 1431).

⁹⁰ «Spectabilis vir. Noi pensiamo tu abbi sentito in che forma sta Livorno et nondimeno per nostro debito te ne vogliamo dare aviso secondo che noi siamo avisati dal capitano di là et ancora da chi per noi sta in Livorno. Et non vi sono dieci fanti forestieri, i Livornesi pochi perché molti ne sono andati in su le nostre fuste con l'armata. E nimici ogni di gli chavalchano insino alle mura. Parci sia pericoloso così stare, sarebbe necessario, al nostro parere, che perlomeno tu vi mandassi prestamente L fanti» ASF, *MaP*, filza 4, n. 98 (I Consoli del Mare ad Averardo di Francesco di Bicci de' Medici, Pisa 28 agosto 1431).

⁹¹ L. Tanzini, *La Toscana degli Stati cittadini: Firenze e Siena*, in *Lo Stato del Rinascimento*, cit., pp. 87-105 in particolare p. 93.

⁹² «Spectabilis vir. Noi siamo avisati da Dieci della Balìa che per havere degli huomini

La questione degli ostacoli da superare per l'arruolamento del personale di bordo sembra essere stata di lunga durata, dal momento che si ripropose anche dieci anni più tardi quando il problema fu affrontato dal governo fiorentino in maniera che si auspicava strutturale. Nel 1441, in sostanza, fu avviata una politica di agevolazioni mirate ad incrementare la densità demografica pisana tramite l'acquisizione della residenza a Pisa; a cento famiglie – le cui domande di trasferimento in città fossero state approvate dai Consigli – venivano erogati incentivi mensili pari a un fiorino per nucleo familiare per la durata massima di due anni⁹³. Agli uomini era inoltre assicurato l'impiego sulle galee come maestri d'ascia, calafati «vel alia que pertinerent ad faciendum vel armandum galeas vel alias navigia»⁹⁴. Questa era ovviamente la ragione principale alla base dell'iniziativa che, nelle intenzioni del reggimento fiorentino, andava incontro all'esigenza di poter contare su maestranze certe della cui perizia si sarebbero fatti garanti per legge i Consoli del Mare e, allo stesso tempo, di aggirare il problema della reticenza pisana a prestare servizio per la flotta fiorentina. Da non trascurare neppure il ricambio del personale di bordo grazie alla durata biennale del sussidio alla cui scadenza avrebbe corrisposto lo scioglimento del vincolo occupazionale⁹⁵.

Il tentativo di risolvere, con una politica di incentivi economici, il problema della disponibilità del personale marittimo testimonia ancora una volta la particolarità della situazione fiorentina rispetto ad altre aree, mediterranee e settentrionali. Per la corona catalano-aragonesa, ad esempio, il sistema marittimo – finalizzato sia a scopi bellici e sia ad attività mercantili – rappresentava un significativo indotto occupazionale

che bisognano per armare le due galee grosse, noi et ancora i padroni di quelle aranno da voi ogni favore necessario. Et perché noi sappiamo costù essere molti contadini di Santa Maria da Trebbio, et d'altronde et Pisani, i quali per ricusare l'andare in su decte galee si sono acconci co' soldati, vi preghiamo vi piaccia, per soccorrere all'onore del nostro comune, ricercare di decti contadini, che costù nel campo sono come diciamo, et operare venghano al decto servigio delle galee offerendo loro il soldo chome se di loro proprio volere et di principio fussono venuti a pigliarlo. Et così con effecto si darà loro. Et per ricordare il bisogno di tale opera, i padroni mandano costà Iacopo di Lionardo degli Strozzi al quale vi piaccia credere et dargli ogni favore possibile» ASF, *MaP*, filza 4, n. 30 (I Consoli del Mare ad Averardo di Francesco di Bicci de' Medici, Pisa 15 agosto 1431).

⁹³ La *Provvisione* che il 9 giugno del 1441 disciplinava la procedura chiariva anche «in hoc casu non intelligatur familia nisi essent duo aut plures simul familiariter habitantes» ASF, *Provvisioni, registri* 132, c. 70r.

⁹⁴ *Ibidem*, c. 70v.

⁹⁵ *Ivi*.

che, dalle zone costiere, andava a interessare e a coinvolgere ampi strati della popolazione dei territori interni. Il consenso verso impieghi sulla flotta della corona, se non alleggeriva certo i costi necessari a mantenere in efficienza l'attività navale, contribuiva però a lasciare inalterato il flusso di maestranze che, a vari livelli di specializzazione, consentivano alla marineria aragonese un grado costante di operatività. La snellezza delle procedure burocratiche da espletare per l'arruolamento era un ulteriore motivo di rapidità nell'allestimento dei vascelli iberici⁹⁶. Una riflessione non dissimile può essere proposta in relazione all'Inghilterra la cui vocazione marittima, connaturata con la sua conformazione territoriale, la rendeva al tempo stesso mercato di sbocco e interlocutore economico sia dei mercati dell'Europa continentale del Nord e sia dei mercati mediterranei per il tramite della rotta atlantica. Anche il caso inglese mostra a sua volta come l'attività marittima richiedesse pratiche organizzative in termini di tecniche costruttive e di prassi di reclutamento che Firenze non aveva mai sviluppato e con grande difficoltà riusciva ad attuare appoggiandosi alle competenze pisane⁹⁷.

Sulla politica di agevolazione al trasferimento a Pisa di nuovi nuclei familiari può avere influito anche la situazione di degrado in cui versavano la città e il contado. La notizia e le relative rimostranze erano state ovviamente trasmesse a Firenze e i Signori avevano subito inviato messaggi allarmati ai Consoli del Mare e al Capitano di Pisa avvisandoli di aver saputo non soltanto del malcontento, ma soprattutto delle intenzioni bellicose dei pisani, intenzionati a impugnare le armi e a sollevarsi⁹⁸. Per supportare l'opera di prevenzione nei riguardi del pericolo che incombeva sul controllo della città, il reggimento fiorentino comunicò ai Consoli l'arrivo di un contingente di 150 cavalieri al comando del condottiero Jacopo Piccinino⁹⁹.

⁹⁶ P. F. Simbula, *L'arruolamento degli equipaggi nei regni della Corona d'Aragona (secc. XIV-XV)*, in *Ricchezza del mare*, cit., vol. II, pp. 1019-1033.

⁹⁷ M. Kowaleski, *Working at Sea. Maritime Recruitment and Remuneration in Medieval England*, in *Ricchezza del mare*, cit., vol. II, pp. 907-936.

⁹⁸ ASF, *Signori, missive II cancelleria* 1, c. 89r (I Signori ai Consoli del Mare e al Capitano di Pisa, Firenze 14 maggio 1442).

⁹⁹ *Ibidem*, c. 93c (I Signori ai Consoli del Mare, al Capitano e ai Provveditori delle gabelle di Pisa, Firenze 29 maggio 1442). Su Jacopo Piccinino si veda S. Ferente, *La sfortuna di Jacopo Piccinino. Storia dei bracceschi in Italia, 1423-1465*, Firenze, Olschki, 2005, Ead. *Piccinino, Jacopo*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 83, Roma, Treccani, 2015, *ad vocem*.

Mi sembra quindi che, verso la metà degli anni quaranta del secolo, l'ufficio dei Consoli del Mare, pur avendo subito già mutamenti piuttosto significativi¹⁰⁰, avesse bisogno di nuova energia che da un lato ne recuperasse lo slancio operativo delle origini e dall'altro gli conferisse finalmente una fisionomia istituzionale più chiara e delineata. Tuttavia, i segnali che in tal senso arrivarono dal reggimento sembrarono inizialmente andare nella direzione opposta.

¹⁰⁰ Ascrivendo al 1441 la trasformazione del Consolato da ufficio elettivo a incarico a estrazione, Armando Saporì ne mise in luce la «burocratizzazione», sottolineando da un lato la perdita della sua particolare fisionomia correlata con la fase iniziale del sistema marittimo fiorentino e direttamente connessa con le Arti e dall'altro lato il suo inserimento all'interno del circuito istituzionale dello Stato di Firenze. In realtà, la trasformazione elettorale risaliva a quindici anni prima quando la normativa ne disciplinò le modifiche, A. Saporì, *I primi viaggi*, cit., p. 83. ASF, *Provvisori, registri* 116, c. 33v. Indipendentemente dall'esatta collocazione cronologica, l'analisi di Saporì rimane comunque valida.

4. I cambiamenti istituzionali

4a. Gli anni venti

Nel 1426, dopo soli cinque anni dalla costituzione dell'ufficio, i Consoli del Mare furono sottoposti dal governo fiorentino alla prima revisione delle modalità elettive, residenziali e funzionali. Terminata l'esperienza pisana dei Dieci, l'ufficio consolare sembrò al reggimento il naturale successore al governo di Pisa e la Provvisione del 27 maggio 1426 definì le modalità con cui i Consoli avrebbero esercitato il loro mandato.

La prima novità riguardava la bipartizione dell'ufficio poiché veniva stabilito che tre componenti dovessero risiedere a Pisa e tre a Firenze; la durata della carica sarebbe stata elevata a cinque anni¹, una periodicità sicuramente molto particolare all'interno del sistema fiorentino in cui la veloce rotazione degli incarichi era finalizzata al ricambio del personale politico, ad una rappresentanza estensiva e alla prevenzione di qualsiasi tentativo di capovolgere l'assetto repubblicano.

Probabilmente, l'eccezionalità del provvedimento era da collegarsi alle difficoltà gestionali di Pisa, del suo territorio e, soprattutto, del sistema di scali portuali, un'organizzazione complessa, geograficamente collocata su un tratto costiero piuttosto ampio e sottoposto a sollecitazioni provenienti da contesti politici tutt'altro che stabili e pacificati. La lunga residenzialità aveva quindi forse la sua ragion d'essere nell'esercizio di un governo dotato di continuità non soltanto funzionale, ma anche individuale andando a rispondere alle esigenze di acquisizione di conoscenze capillari del tessuto socio-politico pisano che,

¹ «Quod de officis sex consulum maris civitatis Florentiae, semper esse et stare atque continue habitare et morari debeant in civitate Pisarum tres, durantibus quinque annis predictis», ASF, *Provvisioni, registri* 116, c. 32v.

sole, avrebbero consentito un più consapevole esercizio del dominio fiorentino.

Le ipotesi formulate sono confortate anche dalle sanzioni pecuniarie che la legge del 27 maggio 1426 prevedeva per i Consoli che avessero trasgredito l'obbligo di residenzialità², così come la definizione delle competenze e degli ambiti di attività che la normativa trasferiva in carico all'ufficio consolare. In sostanza venivano attribuiti ai Consoli del Mare «*omnis auctoritas, officium, potestas, arbitrium et balia quacumque et quocumque concessa, data, translata, vel attribuita seu quocumque vigore, iure vel causa competens officio decem provisorum civitatis Pisarum*»³.

Si trattava apparentemente della sostituzione di un ufficio preposto all'amministrazione di un territorio con un altro; ai Consoli del Mare – e con questo mi riferisco al collegio consolare nella sua composizione integrale, non soltanto ai tre componenti che sarebbero dovuti risiedere a Pisa – erano attribuite competenze anche in materia di difesa e di esazione fiscale⁴. Tuttavia, l'ufficio doveva riunire nel proprio ambito di attività l'esercizio dell'amministrazione territoriale e gli adempimenti connessi con le funzioni che, a livello mediterraneo, erano attribuite al Consolato del Mare, ossia mansioni di magistratura giudicante in questioni di controversie originate nel settore del commercio marittimo e, più in generale, nel mondo della navigazione⁵.

Dell'attività concernente le cause marittime, articolata su un solo livello di giudizio diversamente dal modello catalano-aragonese, i Consoli dovevano lasciare traccia scritta nel «libro degli ordini de' Consoli del Mare di Pisa»⁶. L'opportunità di redigere e raccogliere i risultati delle mansioni giuridiche aveva forse la sua origine nella costruzio-

² Cinquecento libre era l'ammenda comminata a chiunque fra i Consoli in carica si fosse allontanato da Pisa senza autorizzazione, ASF, *Provvisoni, registri* 116, c. 32v.

³ *Ibidem*, c. 33r.

⁴ «*Pro seu causa vel occaxionis, gubernationis, regiminis vel administrationis tam gabellarum civitatis Pisarum et eius burgorum et subburgorum, et terre Liburni et aliorum quorumcumque olim civitatis Pisarum quam custodie dumtaxat civitatis Pisarum et cittadelle et fortilitiarum ipsium civitatis Pisarum et terre Liburni et fortilitiarum eius et Pisani Portus et turrium ipsius portus et etiam turris, fanalis et non aliarum fortilitiarum dicti civitatis Pisarum ex nunc pro dicto tempore quinque annorum*», ASF, *Provvisoni, registri* 116, c. 33r.

⁵ *Ivi*. Il ruolo di tribunale deputato a risolvere qualsiasi causa a qualunque titolo sorta è confermato ai Consoli del Mare dalla *Provvisone* del 30 maggio 1429, ASF, *Provvisoni, registri* 120, c. 175r.

⁶ *Ivi*.

ne di una memoria giurisprudenziale da ampliare e arricchire con le casistiche stratificatesi nel corso degli anni ed è ancora più dolorosa la perdita di questo materiale che avrebbe potuto costituire una testimonianza davvero preziosa a proposito del *modus operandi* dei Consoli del Mare di Firenze.

La commistione tra mansioni coerenti con un ufficio del reggimento fiorentino e incarichi del tutto esterni rispetto all'amministrazione dello stato implicò, nel maggio del 1426, anche la riforma delle modalità elettive del collegio consolare che, da designazione diretta da parte delle Arti, vennero modificate in imborsazione e tratta, uguali in tutte le loro fasi a quelle delle altre cariche della Repubblica di Firenze⁷. La "burocratizzazione" del Consolato⁸, per usare l'espressione di Armando Saponi, andava a innestarsi sulla necessità di adattamenti periodici del dispiegamento dell'autorità fiorentina su Pisa e sul circuito territoriale a essa connesso e, al tempo stesso, molto probabilmente, anche sul rispetto di ben leggibili canoni di risparmio di bilancio per Firenze. La disattivazione dei Dieci di Pisa in favore di un unico ufficio che riuniva in sé competenze di segno diverso ed era composto di un numero inferiore di membri, sembrava consentire il conseguimento di risultati operativi più efficaci anche in virtù della maggiore snellezza di procedure attuative e di un più ristretto coordinamento.

Se da un lato le motivazioni alla base del cambiamento istituzionale possono essere facilmente comprensibili, non mancarono comunque esempi di conflitto di competenze, in particolare per quanto riguardava la difesa del territorio pisano e delle sue località, portuali, fortificate o castrensi. Ne è testimonianza ancora una volta il carteggio intrattenuto dai Consoli del Mare di Pisa con Averardo de' Medici che, nel suo ruolo di commissario dei Dieci di Balìa, era incaricato di esercitare per delega compiti e incombenze in buona parte sovrapponibili con quelli dello stesso Consolato⁹. Da questa ambiguità di ruoli scaturivano incomprensioni, difesa dei propri ambiti di intervento fissati dalla normativa vigente e divergenze nelle modalità di attuazione delle pre-

⁷ «Item quod ad reformationem dicti officii sex Consulium Maris seu deputationem eorum proceditur deinceps per viam imbursationis et extractionis prout infrascriptis describitur, revocatis ex nunc quibuscumque ordinamentis de electione Consulium Maris disponentibus», ASF, *Provisioni, registri* 116, c. 33v.

⁸ Saponi, *I primi viaggi*, cit., p. 83.

⁹ ASF, *MaP*, filza 3, nn. 264, 286, 311, 318 (I Consoli del Mare ad Averardo di Francesco de' Medici, Pisa 17, 19, 21, 22 luglio 1431).

rogative assegnate che causavano non di rado ritardi nelle operazioni ed eterogeneità di intervento¹⁰.

4b. Gli anni quaranta

Lo stretto legame tra modifiche istituzionali e periodi di impegno bellico è confermato per i Consoli del Mare da quanto accadde meno di vent'anni dopo i cambiamenti del 1426, quando la transizione dal dominio angioino a quello aragonese nel Mezzogiorno peninsulare causò un nuovo momento di alterazione del già incerto equilibrio su cui si fondava il sistema statale italiano.

Nel 1444 le esigenze di controllo del territorio parvero più urgenti al governo fiorentino rispetto all'efficienza del sistema delle galee da mercato. Molto probabilmente, sulle decisioni del reggimento influiva anche la difficile situazione determinata dal successo di Alfonso d'Aragona nel sud Italia e dalla guerra ormai imminente¹¹; da qui la necessità di potenziare la difesa di Pisa operando trasformazioni incisive allo scopo di consolidare il dominio fiorentino.

L'inserimento del Mezzogiorno italiano nel circuito dei regni catalani non soltanto aveva richiesto, in Italia, la riformulazione degli assetti politici e della rete di alleanze da tempo consolidata, ma aveva imposto all'attenzione dei potentati peninsulari un nuovo soggetto

¹⁰ È il caso ad esempio del già accennato diverso livello di considerazione attribuito dai Dieci di Balìa ai territori dell'entroterra pisano e delle località costiere. Nell'agosto del 1431 i Consoli del Mare segnarono ad Averardo de' Medici l'allontanamento delle truppe da Santa Maria in Castello alla volta del litorale; la località castrense, essenziale quale fortificazione di frontiera tra il territorio pisano e quello lucchese, era considerata dai Consoli una postazione strategica, soprattutto in momenti di delicati equilibri con le altre formazioni statali toscane qual era l'inizio degli anni trenta del Quattrocento, ASF, *MaP*, filza 4, n. 45 (I Consoli del Mare ad Averardo di Francesco de' Medici, Pisa 17 agosto 1431). Per quanto riguarda la guerra tra Firenze e Lucca cfr. *supra*, p. 56 e nota 87, sull'importanza di S. Maria in Castello in Val di Serchio, vedi Repetti, *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, cit., vol. I, Firenze 1833 (rist. anastatica Reggello, Firenze Libri, 2005), p. 560.

¹¹ Per un primo approccio al tema dei rapporti tra Alfonso il Magnanimo e l'Italia in seguito alla conquista del Regno di Napoli si vedano E. Pontieri, *Dinastia, regno e capitale nel Mezzogiorno aragonese*, in *Storia di Napoli*, vol. 4/1, Napoli, Società editrice Storia di Napoli, 1974, pp. 127-181, A. Ryder, *Alfonso el Magnánimo rey de Aragón, Nápoles y Sicilia, (1396-1458)*, Valenza, Edicions Alfons el Magnanim, 1992, M. Navarro Sorní, *Callisto III. Alfonso Borgia e Alfonso il Magnanimo*, a cura di A.M. Oliva e M. Chiabò, Roma, Roma nel Rinascimento, 2006, M. E. Soldani, *Alfonso il Magnanimo in Italia: pacificatore o crudel tiranno? Dinamiche politico-economiche e organizzazione del consenso nella prima fase della guerra con Firenze (1447-1448)*, in «Archivio storico italiano», a. CLXV/II (2007), pp. 267-374.

istituzionale dagli interessi prevalentemente marittimi, dallo sviluppo costiero particolarmente accentuato e dalle ambizioni espansionistiche rivolte verso il Mediterraneo orientale e i Balcani¹². Le caratteristiche della monarchia partenopea di segno aragonese confliggevano sicuramente con la plurisecolare vocazione di Venezia, ma anche con la politica mercantile fiorentina che, ormai presente da oltre un ventennio nel novero delle potenze marittime, vedeva minacciati il proprio dominio territoriale e gli interessi economici diretti verso le rotte orientali.

È proprio per consolidare la presenza fiorentina nel Levante che, nel mese di luglio del 1444, fu stabilito di aumentare a due i viaggi annuali delle galee *ad partes Orientis* con lo scopo, esplicitamente dichiarato dalla Balìa, di importare «multas speties et aromata» oltre a drappi e panni serici¹³. Ciascun viaggio doveva essere effettuato da «due galee grosse da mercato» messe all'asta all'inizio del mese di giugno di ogni anno con destinazione principale «ad partes Alexandrie et ad partes circumstantes»¹⁴. L'incremento della presenza fiorentina nei mari orientali era chiaramente in competizione con le analoghe aspirazioni di Alfonso V di Aragona; l'intenzione di conseguire il risultato di una più stabile presenza nel Mediterraneo levantino, e al tempo stesso, di proteggere i commerci marittimi dalla presenza iberica rese il 1444 un anno di cambiamenti multipli per l'ufficio dei Consoli del Mare.

La prima decisione deliberata dalla Balìa il 6 luglio del 1444 riguardava la composizione dell'ufficio. Il Consolato era stabilito rimanesse espressione delle Arti, ma assumeva contestualmente una fisionomia di rappresentanza territoriale delle circoscrizioni cittadine di Firenze; pur confermando l'elezione a tratta, la Balìa decise che alla carica di Console del Mare potessero accedere «quinque cives fiorentini boni et prudentissimi et ad infrascriptas idonei ut unus pro qualibet quarterio civitatis de maioribus artibus et unus de minoribus per totam

¹² D.M. Mancuso, *Documenti sulla politica mediterranea di Alfonso il Magnanimo (1455-1458)*, in «Atti della accademia di scienze lettere e arti di Palermo», serie V, vol. II (1981-82), pp. 137-190, in particolare p. 140.

¹³ ASF, *Balie* 26, c. 53r. La volontà di inviare due vascelli mercantili verso il Levante era stata già espressa dal reggimento all'indomani del ritorno di Cosimo de' Medici dall'esilio. Nel 1435, infatti, equiparando il numero di galee della rotta orientale a quelle della tratta occidentale, furono stabiliti incentivi economici molto significativi per i conduttori. 15.000 fiorini per i successivi cinque anni, erogati con quote scalari al ribasso nell'arco del quinquennio, furono il contributo statale al rilancio del sistema di navigazione fiorentino messo a disposizione dalla nuova classe dirigente medicea, ASF, *Provisioni, registri* 126, c. 135v.

¹⁴ *Ibidem*, cc. 53r-v.

civitatem»¹⁵. È già da qui evidente come il collegamento con l'articolazione topografica urbana e la diminuzione a cinque membri abbia apportato la prima modifica nella costituzione del collegio consolare sancito dalla nuova normativa; non più una selezione basata esclusivamente sulla consultazione tra le Arti Maggiori, ma una ben precisa provenienza per consentire a tutti i quartieri cittadini di essere rappresentati. La trasformazione deliberata non rappresentava sicuramente un *unicum* nel panorama politico fiorentino, ma fu comunque indice del cambiamento nel criterio di accesso alla carica consolare e, soprattutto, espressione della volontà di inquadrare in maniera più inclusiva il Consolato del Mare all'interno del sistema istituzionale fiorentino.

La seconda novità introdotta riguardava gli aspetti residenziali. I cinque Consoli del Mare non sarebbero più stati divisi tra la sede fiorentina e quella pisana, ma avrebbero avuto l'obbligo di esercitare il loro ufficio esclusivamente a Pisa. Infatti, entro un mese dalla loro elezione i Consoli «teneantur et debeant ... representare se in civitate Pisarum in loco residentie et habitationis deputate»¹⁶. L'obbligo di dimora a Pisa era cogente e controllato direttamente dal governo fiorentino; durante l'anno di carica (una vistosa riduzione del quinquennio straordinariamente stabilito nel 1426) ciascun Console a turno poteva chiedere licenza di allontanarsi dalla città per un periodo non superiore alle due settimane e, nel caso in cui la Balia avesse accordato l'autorizzazione, per i successivi due mesi non poteva presentare una nuova istanza¹⁷.

Mi sembrano piuttosto chiare le motivazioni delle scelte operate, tese a spostare verso il centro propulsore del commercio marittimo l'ufficio preposto alla sua organizzazione e a rendere nuovamente sistemica la presenza fiorentina a Pisa, stavolta con una stabilità residenziale non più sanzionata con ammende pecuniarie in caso di violazione, bensì rigidamente controllata dalla Balia. Proprio il ruolo di coordinamento e di supervisione esercitato dalla magistratura spiega la differente contestualizzazione politico-istituzionale delle innovazioni del 1444 che si articolavano quindi su diversi livelli all'interno di un generale rinnovamento delle strutture di governo dello stato fiorentino.

¹⁵ *Ibidem*, cc. 42r-v.

¹⁶ ASF, *Balie* 26, c. 42 v.

¹⁷ *Ivi*.

Il reggimento mediceo, a distanza di dieci anni dal ritorno dall'esilio di Cosimo il Vecchio, stava procedendo al consolidamento della propria egemonia, accentuando la presenza del regime nei vari ambiti di esercizio del potere esecutivo e facendo della Balìa – strumento tradizionalmente straordinario e autorizzato a un'attività di breve durata – la cifra distintiva della propria presenza. La Balìa istituita nel 1444 ebbe durata quinquennale, gli Accoppiatori – ossia l'ufficio deputato alla gestione operativa delle elezioni alle varie cariche – furono mantenuti nella loro invariata composizione per lo stesso periodo e i lavori statutari, in precedenza appannaggio esclusivamente dei Consigli, iniziarono ad essere svolti in collaborazione con la stessa Balìa. Quest'ultima, dal canto suo, godeva di autonomia deliberativa in diversi campi ed esercitava anche una modesta, ma non trascurabile, attività legislativa¹⁸.

Il raddoppio dei viaggi delle galee di Levante fu tuttavia la motivazione che rese necessaria un'ulteriore rimodulazione dell'ufficio dei Consoli del Mare, stavolta attuata in modo ancora più invasivo al punto di alterare in modo sensibile la stessa istituzione consolare. Sembra piuttosto chiaro che quanto deliberato nel luglio del 1444 sia stato solamente il primo passo verso un'articolazione differente non soltanto del Consolato del Mare, ma, ancora una volta, del dispiegamento del potere fiorentino sul territorio pisano.

Il problema, così come è presentato dalla Balìa, riguardava la mole di lavoro causata dai due viaggi annuali verso l'Oriente mediterraneo, non adeguatamente supportata da emolumenti dignitosi. La scarsissima attrattività della carica dal punto di vista economico induceva a ritenere che in breve tempo non si riuscisse ad avere il congruo numero di candidati. La rotazione annuale dell'incarico richiedeva infatti disponibilità cospicue di eleggibili, ma senza un utile da conseguire l'ufficio rischiava di estinguersi nell'indifferenza¹⁹.

¹⁸ N. Rubinstein, *Il governo di Firenze sotto i Medici (1434-1494)*, Firenze, La Nuova Italia, 1971, pp. 91-92.

¹⁹ Il verbale della Balìa è decisamente chiaro in proposito. «Con ciò sia cosa che l'ufficio de' Consoli del Mare di Firenze abbi bisogno d'essere bene governato maxime perché mediante questi due viaggi di Levante che in questo anno di nuovo anno avuto principio, le faccende di detto ufficio sono più che raddoppiate. E seguitandosi la forma usitata della tratta de' dieci Consoli per un anno e senza alcuno salario e con divieto, rectamente è da presumere che niuno el quale abbi punto di spirito vivo l'accettasse. Il perché detto ufficio verrebbe a rimanere quasi in abbandono di che seguiterebbe in tutto la ruina sua», ASF, *Balie* 26, c. 89r. Analogo problema avevano affrontato i consiglieri barcellonesi all'inizio del Quattrocento quando avevano

Nella fase di transizione, i Cinque di Pisa (questa la denominazione attribuita al nuovo organo collegiale)²⁰ e i Consoli del Mare si sovrapposero senza una vera e propria definizione dei rispettivi ambiti di azione; i Cinque sembrarono assorbire anche i compiti del Capitano della Cittadella e del Provveditore delle Gabelle. In questa maniera non solo un ufficio avrebbe sostituito tre preesistenti incarichi, ma ne avrebbe anche esercitato le prerogative. È per tale ragione che, ad esempio, ai Cinque di Pisa furono attribuite competenze in materia di approvvigionamento granario²¹ e di gestione del fuoriuscitismo, ambito quest'ultimo per il quale i Cinque godevano di ampi margini di autonomia decisionale²². I nuovi amministratori di Pisa dovevano però lasciare a saldi invariati il bilancio dello stato fiorentino, godevano di un salario ridotto pari a 150 fiorini mensili complessivi²³, non potevano sovrapporre l'ufficio a eventuali altre cariche ricoperte nello stesso periodo e lo stanziamento erogato a favore del Consolato del Mare (che trasferiva solamente a Firenze l'esercizio delle sue funzioni) doveva coprire anche le loro necessità²⁴.

La crisi di liquidità, endemica e non limitata ad un breve periodo, costrinse il reggimento fiorentino a rendere i Cinque di Pisa un ufficio obbligato per chiunque fosse stato estratto dalle borse degli eleggibili, sanando anche situazioni ostative qual era, ad esempio, l'iscrizione allo Specchio. L'insolvenza debitoria non escludeva quindi la possibilità di essere eletti tra i Cinque di Pisa, un modo questo probabilmente per contrattare il conguaglio fra il dovuto da esigere e gli emolumenti da corrispondere²⁵.

Le competenze attribuite ai Cinque erano comunque molto diverse rispetto a quanto era stato in precedenza richiesto ai Consoli del Mare;

deliberato di raddoppiare lo stipendio di ognuno dei due Consoli, Maccioni, *Il Consolato del mare di Barcellona*, cit., p. 239.

²⁰ La disposizione normativa che istituì l'ufficio è datata 19 settembre 1444, i primi eletti furono Castello di Piero Quaratesi, Bernardo di Filippo Giugni, Giovanni di Domenico Bartoli, Alessandro di Ugo degli Alessandri, Domenico di Tonio Petruosi, Archivio di Stato di Pisa (da ora in poi ASPi), *Gabella dei contratti* 280, c. 100r.

²¹ ASF, *Signori, missive II cancelleria 2* (I Signori ai Cinque Governatori di Pisa, Firenze settembre 1444), c. 126r.

²² *Ibidem* (I Signori ai Cinque Governatori di Pisa, Firenze 10 ottobre 1444), c. 127v.

²³ La cifra non è affatto rilevante se si pensa che l'ammenda pecuniaria per chi avesse rifiutato l'incarico era stabilita in 1.000 fiorini, ASF, *Balie* 26, c. 42v.

²⁴ *Ibidem*, cc. 42v-43r.

²⁵ *Ibidem*, c. 45r.

a fronte di un ampio margine di autonomia amministrativa, l'ufficio pisano era vincolato, sul fronte fiscale, a distinguere quanto derivava dalle gabelle e quanto invece proveniva dalle transazioni commerciali esercitate grazie al movimento portuale. Se nel primo caso i margini di intervento godevano di elasticità sia al rialzo che al ribasso, nella seconda ipotesi non era consentita alcuna possibilità di manovra. Uguale rigidità era applicata per quanto concerneva l'amministrazione del territorio, sia a proposito degli interventi difensivi e sia nella definizione del circuito degli ufficiali estrinseci²⁶ che veniva sottratta alla gestione dei Cinque di Pisa.

Il nuovo ufficio si configurava dunque come un mero attuatore delle disposizioni provenienti dal governo centrale che avocava gli aspetti più delicati connessi con la gestione di Pisa (gli utili derivanti dal traffico mercantile e la capillare organizzazione del governo del contado), lasciando ai Cinque soltanto la mansione di rappresentanza stanziale e di collettore delle imposte originate da redditi diversi rispetto all'attività marittima. Non stupisce sicuramente la trasformazione nell'ottica di una sempre maggiore centralizzazione messa in atto dalla classe dirigente medicea che, dopo un decennio di egemonia sperimentale stava, proprio nel 1444, mettendo in atto la prima riorganizzazione del sistema politico-istituzionale fiorentino allo scopo di un più accentuato consolidamento della propria supremazia²⁷.

Ai Consoli del Mare erano riservate per la prima volta incombenze esclusivamente connesse con la loro originaria vocazione. Innanzi tutto l'organizzazione dei due viaggi delle galee di Levante, deliberati in seguito alle richieste pressanti rivolte in tal senso da parte degli operatori economici dell'industria serica e delle spezie e generate dalla competizione che, negli spazi mercantili orientali, vedeva gli uomini d'affari fiorentini in posizione marginale rispetto a potenze marittime come Genova, Venezia e Catalogna. La presenza Aragonese nel Mezzogiorno, come già rilevato, induceva a rafforzare gli sforzi di Firenze per assicurare la presenza costante sui mercati levantini²⁸.

I Consoli, quindi, dovevano garantire la regolarità dei due viaggi per i quali le galee dovevano salpare sia all'inizio della primavera, sia, con buona approssimazione, nell'autunno successivo dopo lo svolgi-

²⁶ ASF, *Balie* 26, c. 42v.

²⁷ N. Rubinstein, *Il governo di Firenze*, cit., p. 91.

²⁸ ASF, *Balie* 26, c. 53r.

mento della seconda asta. La procedura non richiedeva particolari innovazioni perché si trattava di mutuare le due nuove tratte su quelle già da tempo in vigore verso le Fiandre e l'Inghilterra²⁹. Nonostante la domanda di maggiore impegno nel commercio marittimo orientale fosse venuta dagli stessi mercanti interessati al noleggio delle galee, la fase dell'incanto era sempre molto delicata per via degli alti costi indispensabili ad approntare un'imbarcazione da trasporto e le necessarie cautele dal punto di vista della sua protezione. In questo senso, la Balìa intervenne stabilendo che, agli assegnatari dell'incanto, venisse corrisposta, a titolo di incentivo, la rilevante somma di 5.000 fiorini d'oro, garantiti da titoli di Monte vincolati³⁰.

Per rendere fluide le fasi di organizzazione dei due viaggi, era attribuita ai Consoli del Mare una notevole discrezionalità in termini di coordinamento, dato il sistema integrato di scambi che si sarebbe venuto a creare in seguito all'incremento delle tratte verso Levante. I prodotti trasportati dalle galee che servivano la rotta verso la Catalogna³¹ trovavano, infatti, in Alessandria d'Egitto un importante mercato di sbocco ed era quindi scelta obbligata far coincidere il rientro dei convogli provenienti dalla penisola iberica con la partenza di quelli diretti in Oriente.

Il lavoro più impegnativo riguardava quindi proprio l'allineamento cronologico dei vascelli da mercato in entrata e in uscita da Porto Pisano e, per ottenere l'ottimizzazione del risultato, la Balìa concesse ai Consoli del Mare non solo speciali deroghe in relazione alle tempistiche dei viaggi verso la rotta orientale, ma anche un cospicuo stanziamento annuo pari a 7.400 fiorini erogati all'ufficio dal Camerlengo e dal Cassiere di Camera e quindi insistente sul bilancio statale³².

Considerando la posizione istituzionale dei Cinque di Pisa e dei Consoli del Mare sembra che, nel 1444, la volontà organizzatrice del reggimento medico abbia inteso dividerne in maniera decisiva le competenze potenziando, anche economicamente, l'ufficio preposto al commercio marittimo. Su questo influiva assai probabilmente l'interesse familiare dei Medici che, seppure più orientati ad acquisire il controllo

²⁹ *Ibidem*, c. 53v.

³⁰ *Ivi*.

³¹ Panni, drappi velati, armi e zolfo, ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 32r.

³² ASF, *Balie* 26, c. 42v.

dei viaggi delle galee inviate sulle rotte occidentali³³, erano comunque sensibili alle esigenze manifestate dai gruppi mercantili il cui consenso, a livello politico, pesava sicuramente sulle scelte del governo.

In questa fase dunque la presenza a Pisa pare rivestire una rilevanza inferiore rispetto al commercio marittimo la cui gestione accurata, costante, organizzata e modellata sulla base di precise linee programmatiche doveva pervenire alla costruzione di un sistema interconnesso e non soltanto a una serie di viaggi su rotte diverse non coordinate da una visione mediterranea complessiva. Le differenze in termini di investimenti sono forse la migliore dimostrazione del diverso peso – politico ed economico – dei due uffici; sui Consoli del Mare erano dirottati investimenti che coinvolgevano il bilancio statale e il Monte, i Cinque di Pisa non dovevano in alcun modo gravare sulle finanze pubbliche.

L'inizio dei lavori dell'ufficio pisano era fissato per il settembre del 1444, la durata prevista era annuale. Tuttavia, è probabile che il reggimento non conseguisse il risultato auspicato perché già nel gennaio del 1445 furono introdotti nuovi cambiamenti che, in sostanza, cassavano tutte le decisioni deliberate fino a quel momento. La Balia stabilì infatti che dalla borsa degli eleggibili alla carica dei Cinque Governatori di Pisa dovessero essere nuovamente estratti «tre habili a l'ufficio de consoli del Mare di Firenze» che dall'8 marzo successivo sarebbero entrati in carica³⁴ sostituendo definitivamente il precedente ufficio³⁵.

Il verbale recante le disposizioni della Balia non chiarisce per quale ragione, a distanza di pochissimi mesi, si procedesse a un ulteriore

³³ L'attenzione nei riguardi dei mercati europei era dettata soprattutto dalle transazioni legate all'allume e alla sua vendita sulle piazze delle Fiandre. L'indotto legato alla commercializzazione del minerale che coinvolgeva in una competizione sfrenata Firenze, Genova e Venezia era di particolare rilievo per i Medici che, a partire dagli anni sessanta del Quattrocento, diventarono i venditori dell'allume pontificio in regime di monopolio, R. De Roover, *Il Banco Medici*, cit., pp. 232-233. Per la tematica relativa all'allume che è al centro di ricerche internazionali di ampio respiro si veda, I. Ait, *I Margani e le miniere di allume di Tolfa: dinamiche familiari e interessi mercantili fra XIV e XVI secolo*, in «Archivio Storico Italiano», a.168 (2010), pp. 231-262, Ead., *Dal governo signorile al governo del capitale mercantile: i Monti della Tolfa e le "lumere" del papa*, in «Mélanges de l'École française de Rome - Moyen Âge», 126-1 (2014) consultato il 26 ottobre 2018 (URL: <http://mefrm.revues.org/1964>), D. Boisseuil, *Production d'alun et monopole romain en Toscane méridionale (fin XVe - début XVIe siècles)*, *ivi*, S. Santacroce, *Tulpharum alumina. Lavoro, politica e società sui Monti della Tolfa tra XVI e XVII secolo*, Tolfa 2014.

³⁴ ASF, *Balie* 26, c. 89r.

³⁵ «El quale ufficio de Cinque sia e da hora s'intenda essere finito dopo il tempo de l'ufficio de presenti Cinque, et per l'avenire non si possa né debba trarre al decto ufficio de' Cinque Governatori di Pisa», *ivi*.

riassetto dei due uffici coinvolti. Qualsiasi ipotesi possa essere formulata, il risultato finale sembra evidenziare la consapevolezza che un nuovo potenziamento del Consolato – forse determinato anche dall’incremento dei viaggi delle galee – portava necessariamente all’eliminazione dei Cinque Governatori di Pisa. In passato gli incroci e le sovrapposizioni di competenze avevano creato confusione nell’amministrazione del territorio, della stessa Pisa e nell’organizzazione del commercio marittimo.

I Consoli del Mare tornavano anche alla composizione originaria di sei membri; non è specificato dalla Balia come si articolasse la formazione, né se dovesse essere mantenuto il legame con i quartieri fiorentini. L’equilibrio tra le Arti rispecchia quello stabilito venti anni prima e si prevedeva che soltanto uno dei nuovi Consoli del Mare potesse essere esponente delle Minori³⁶.

Ciò che invece è ben delineata è la nuova procedura elettorale e la modalità con cui era assicurata la presenza dei Consoli contemporaneamente a Pisa e a Firenze. I primi tre, entrati in carica l’8 marzo 1445 per sei mesi avevano l’obbligo di esercitare le loro mansioni a Firenze con un salario molto contenuto pari a 8 fiorini d’oro mensili ciascuno³⁷, mentre nella seconda parte dell’anno la loro residenza doveva spostarsi a Pisa. Il trasferimento, previsto quindi per settembre del 1445, coincideva con il termine dell’esercizio 1444-1445 dei Cinque Governatori di Pisa ai quali i Consoli andavano a sostituirsi con un cospicuo aumento della retribuzione rispetto al semestre fiorentino. Il salario, ammontante a 25 fiorini, equivaleva agli emolumenti percepiti dai Cinque³⁸.

Contemporaneamente allo spostamento di sede del primo gruppo, altri tre candidati dovevano essere estratti per iniziare l’ufficio a Firenze, sostituendo poi i colleghi a Pisa nel secondo semestre e facendo andare a regime la rotazione della carica³⁹. In questo modo, probabilmente, si intendeva fare del Consolato un istituto dinamico, operativo

³⁶ *Ivi.*

³⁷ «L’ufficio de quali duri uno anno del quale tempo e primi sei mesi debbano stare et exercitare l’ufficio a Firenze con salario di fiorini otto d’oro per ciascuno mese e per ciascuno di loro», *ivi*.

³⁸ *Ivi.* Si noti la discrasia nel calcolo del salario che l’anno precedente era stato stabilito in 30 fiorini ciascuno.

³⁹ *Ivi.* Il modello cui era ispirato il nuovo criterio della doppia residenzialità era quello applicato all’inizio del secolo ai Dieci di Pisa per i quali rinvio al cap. 1.

su fronti diversi, presente in entrambi i centri dove si organizzava il sistema mercantile fiorentino sia sotto il profilo istituzionale ed economico e sia per quanto riguardava gli scambi marittimi. Nello stesso tempo, era assicurata la stanzialità a Pisa di un ufficio inquadrato nella struttura burocratica di Firenze, risolvendo anche, con la modularità del salario, la sua precedente scarsa attrattività.

Il recupero della funzionalità del Consolato doveva però essere sostenuto da una solida dotazione di fondi che coprisse gli emolumenti dei componenti e assicurasse il funzionamento dell'ufficio. Nell'aprile 1445 e in assenza di liquidità disponibile, il reggimento fiorentino fece ricorso a un sistema piuttosto articolato di interventi che andavano a colpire soprattutto le voci di spesa impegnate per il soldo delle milizie deputate alla difesa del territorio. A tutti i provvisionati fu diminuita la paga di 40 soldi mensili, mentre ai camerlenghi di Pisa, di Arezzo e dell'Opera di S. Maria del Fiore fu ordinato di contribuire all'operazione con somme di varia entità, sino ad arrivare allo stanziamento annuo già calcolato l'anno precedente in 7.400 fiorini. Ai Consoli fu attribuita la facoltà di iscrivere alla Specchio i camerlenghi insolventi; il Camerario del Comune di Firenze doveva vigilare sulla puntualità dei pagamenti e rispondere in proprio per qualsiasi ritardo o mancato versamento dei fondi. La decisione della Balìa aveva valore di legge e diveniva immediatamente esecutiva⁴⁰. È evidente come il Consolato del Mare fosse, nel 1445, una priorità per il governo fiorentino e come, di conseguenza, alla sostenibilità e alla stabilità dell'ufficio si intendesse dedicare tutte le energie finanziarie e politiche.

Per conseguire i risultati previsti, si decise di blindare l'incarico; se, infatti, uno qualsiasi dei Consoli fosse stato estratto per uno dei Maggiori Uffici oppure per altri, intrinseci o estrinseci, sarebbe stato necessario procedere con la sostituzione dell'elemento uscente, causando una discontinuità nel gruppo di lavoro. La Balìa quindi deliberò il divieto per i Consoli del Mare di ricoprire altri incarichi durante l'anno di esercizio⁴¹. Potrebbe sembrare un'imposizione inusuale se contestualizzata in un ambito istituzionale in cui la mobilità era consentita e incentivata, ma è abbastanza chiara la motivazione alla base della rigidità normativa sancita nella primavera del 1445, ossia la guerra ormai imminente contro Alfonso d'Aragona. Il conflitto rendeva indispen-

⁴⁰ *Ibidem*, cc. 94v-95r.

⁴¹ *Ibidem*, c. 89v.

sabile, per Firenze, la presenza costante dei Consoli per gestire il confronto armato anche sul mare, oltre alla necessità di tutela e protezione di Pisa e del sistema portuale che le gravitava attorno.

Il primo prodotto documentario del rinnovato Consolato marittimo fu la stesura del *Libro de capitoli de viaggi* redatto, per disposizione dei Signori e dei Consigli, tra il novembre 1446 e il marzo 1447⁴². Il testo stabiliva e codificava in maniera chiara tutte le fasi relative ai commerci marittimi di Firenze sulle diverse rotte. Scali, noli, merci trasportate sono capillarmente riportati nel libro nel quale sono anche elencati compiti, diritti, doveri, sanzioni monetarie e disciplinari per il personale di bordo e per tutti coloro a vario titolo coinvolti nelle attività navali.

La produzione di un regolamento dettagliato inerente le varie fasi del commercio marittimo derivava dalla grande disinvoltura con cui, spesso, i patroni delle galee gestivano l'itinerario. La *Provvisione* del 19 febbraio 1445 aveva evidenziato l'eccessiva libertà del personale viaggiante nella scelta degli scali intermedi e l'attitudine a lucrare sulle merci caricate senza alcuna dichiarazione preventiva al fine di incamerarne i noli. I comportamenti scorretti erano pesantemente sanzionati e, al tempo stesso, si incentivava la delazione grazie alla formula della condivisione della multa pecuniaria versata dai patroni inadempienti⁴³.

Anche lo stesso ufficio dei Consoli del Mare non era comunque esente da attitudini lassiste e gestione inappropriata della flotta delle galee. La mancata consegna dei vascelli dava sovente origine a vertenze legali⁴⁴, così come l'inversione degli scali intermedi, praticata spesso dai patroni e non sempre sanzionata dal Consolato, impediva l'incro-

⁴² ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 1r – 68v. Un primo approccio al *Libro* in E. Plebani, «Il libro de capitoli de viaggi» (1446). *Uomini, navi e merci da Firenze sulle rotte del Mediterraneo*, in *Per Enzo. Studi in memoria di Vincenzo Matera*, a cura di L. Capo, A. Ciaralli, Firenze, Firenze University Press, 2015, pp. 211-226.

⁴³ ASF, *Provvisoni, registri* 134, c. 213r. Cinquecento fiorini erano l'ammenda prevista per ogni scalo non rispettato, un quarto della quale da erogare al delatore. La condanna per la parte di carico non autorizzata era invece calcolata sul valore della mercanzia e il 25% della somma ottenuta spettava a chi avesse denunciato il patrono.

⁴⁴ È quanto registra la *Provvisione* del 30 settembre 1445 ripercorrendo la vicenda dei conduttori Benintendi di Antonio Pucci e Niccolò di Giuliano Nasi ai quali non erano state consegnate, nei tempi stabiliti, le galee di Fiandra che si erano aggiudicati nel febbraio precedente per la cifra di 5.100 fiorini. Pur non avendo versato la somma, i due mercanti avevano comunque subito un danno economico derivante dall'impossibilità di incrociare i vascelli di ritorno dalla rotta orientale per lo scambio delle merci, ASF, *Provvisoni, registri* 136, c. 183v.

cio delle varie linee di navigazione a discapito della circolazione dei beni nei mercati di sbocco⁴⁵.

Occorreva quindi, alla luce di un evidente malcostume diffuso e difficilmente arginabile, uno strumento che fosse emanazione della volontà del reggimento e costituisse la base normativa condivisa e univoca per conferire regole comuni alla pratica della navigazione. Un primo tentativo di disciplinare la materia era già stato messo in atto nel 1441 dai Consoli del Mare per mano del loro notaio Fronte di Tommaso Fronti: rassegnatori, capitani e conduttori furono dettagliatamente inquadrati in una griglia di norme comportamentali piuttosto rigida, ma che in quella formulazione non ebbero probabilmente alcun esito positivo in termini di efficacia⁴⁶. Cinque anni dopo, i Consigli che deliberarono l'adozione di un approccio sistemico alla regolamentazione dell'intero comparto marittimo, recuperarono il testo precedente ampliandolo, conferendogli un sigillo di ufficialità non più eludibile e attribuendogli lo stesso rilievo della produzione documentaria istituzionale. L'importanza della normativa così redatta è testimoniata dalle copie richieste e dagli enti preposti alla sua conservazione.

La stesura venne affidata ai Consoli del Mare residenti a Firenze incaricati di redigere anche «una copia o vero exemplo et mandarlo all'ufficio de Consoli del Mare di Pisa»⁴⁷ e di depositarne una seconda copia «alla Camera del comune di Firenze appresso a' notai degli atti della Camera»⁴⁸. La diffusione del libro e il suo deposito d'obbligo presso il governo centrale sono giustificati dal significato pionieristico di quella che ritengo possa essere considerata la prima codificazione completa della prassi commerciale marittima fiorentina, una formulazione ad ampio raggio dell'articolazione delle rotte mercantili e della struttura gerarchica che presiedeva al funzionamento del circuito mediterraneo degli scambi.

Al tempo stesso la redazione, deliberata a venticinque anni esatti di distanza dall'istituzione del Consolato del Mare, si configura come

⁴⁵ Fu il caso, ad esempio, di Giuliano Ridolfi la cui galea, nello stesso 1445, aveva fatto prima tappa in Sicilia e poi in Catalogna, scambiando i due scali della rotta per perseguire interessi personali, ma causando danni ad altri patroni che contavano sul trasporto delle merci verso i porti spagnoli come primo approdo della tratta, ASF, *Provvisioni, registri* 136, c. 184r.

⁴⁶ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. III, cc. 62r-73r.

⁴⁷ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 1r.

⁴⁸ *Ivi.*

una prima ricognizione complessiva sui risultati conseguiti dall'ufficio, sull'efficacia della sua organizzazione, sulla stabilità degli esiti ottenuti e della presenza delle galee fiorentine nel Mediterraneo e nei mari settentrionali, sulla tipologia delle merci trasportate e sulla durata degli attracchi presso i vari scali portuali. Insomma, un'immagine ad ampio raggio per tracciare un bilancio che valutasse la convenienza dell'istituzione consolare e della struttura commerciale da essa coordinata e, contemporaneamente, l'inizio di una nuova fase dotata di maggiore stabilità in seguito alla riforma del 1445 della quale il *Libro de capitali de viaggi* rappresentava la volontà ordinatrice espressa dal reggimento fiorentino.

Stilato il bilancio dei primi due decenni di attività del Consolato e redatte le norme che presiedevano al commercio marittimo, la sfida che attendeva la flotta di stato fiorentina era molto impegnativa. Alfonso d'Aragona, uscito vincitore dalla competizione per il trono napoletano alla fine del 1442 dopo il ritorno in Provenza di Renato d'Angiò, aveva stipulato una lega con il papa Eugenio IV e con Filippo Maria Visconti contro Firenze e Venezia; il condottiero Francesco Sforza era il pretesto per la formazione dei due schieramenti, mentre la volontà espansionistica del nuovo sovrano del Mezzogiorno italiano era la vera ragione del nuovo conflitto che opponeva, in blocchi contrapposti, gli stati peninsulari⁴⁹. In questo contesto era facilmente immaginabile che nel confronto bellico lo scontro navale avrebbe giocato un ruolo di primo piano.

⁴⁹ G. Galasso, *Il Mezzogiorno angioino e aragonese (1266-1494)*, in *Storia d'Italia*, vol. XV/1, Torino, UTET, 1993, p. 587.

5. Navi da guerra, navi in guerra

5a. Le conseguenze del conflitto contro il regno di Napoli

La politica di Alfonso il Magnanimo e la sua volontà di affermazione sulla Toscana erano motivate, oltre che da propositi militari, anche da ragioni di concorrenza economica e commerciale. La conquista del Regno di Napoli si inseriva infatti in un progetto politico che, lungi dal voler conseguire una posizione egemonica in Italia, mirava invece all'acquisizione di privilegi mercantili nel Maghreb e nella penisola balcanica, oltre all'affermazione definitiva sul Mediterraneo occidentale. In questa prospettiva era inevitabile la contrapposizione con Genova, Venezia e Firenze i cui spazi economici rappresentavano, per Alfonso il Magnanimo, la concorrenza da indebolire. Nonostante Genova fosse, dal punto di vista del re aragonese, la rivale naturale, maggiormente invasiva fu in realtà la sua politica anti-fiorentina realizzata tramite l'espulsione dei mercanti di Firenze dalle piazze d'affari dell'Italia meridionale e dell'Aragona, l'imposizione di sanzioni economiche e operazioni belliche condotte con un imponente spiegamento di uomini e mezzi, navali e terrestri¹.

I contatti di Alfonso V con Siena, già frequenti nell'autunno del 1447, miravano probabilmente a estendere il controllo aragonese sui porti di Piombino e di Talamone mettendo in crisi il sistema di scali tirrenici faticosamente organizzato da Firenze². A novembre del 1447,

¹ Galasso, *Il Regno di Napoli*, cit., pp. 590-591, 599. A questo proposito si veda anche D. Igual Luis, *Los grupos mercantiles y la expansión política de la Corona de Aragón: nuevas perspectivas*, in *Il governo dell'economia*, cit., pp. 9-32.

² Non è mia intenzione, né è pertinente alla materia trattata, ripercorrere in dettaglio le tappe della guerra tra Alfonso V, Firenze e Venezia e pertanto sulla figura del sovrano iberico, sulla politica e l'ideologia da lui espresse e sull'affermazione aragonese nel

i Signori segnalavano ai Consoli del Mare residenti a Pisa che le truppe aragonesi si stavano avvicinando via terra a Livorno e via mare a Piombino³, esortando i Consoli a occuparsi della difesa del porto livornese con la massima celerità e attenzione, tenendo presente anche la scarsa affidabilità del locale capitano. La lettera con cui il reggimento ordinava a uno dei componenti del Consolato di recarsi personalmente a Livorno per provvedere alla sicurezza della città e del suo scalo mi sembra una testimonianza molto significativa della disponibilità del governo fiorentino a impegnare tutte le risorse disponibili per non mettere a rischio l'intero sistema marittimo⁴.

Il problema dei costi della guerra sul mare era comunque ben presente al reggimento che, nell'agosto del 1448, fu costretto ad assumere provvedimenti di emergenza volti in primo luogo ad assicurare l'approvvigionamento delle truppe. Di questa incombenza furono incaricati gli ufficiali dell'Abbondanza⁵ a favore dei quali la Balìa del 16 ago-

Mezzogiorno italiano rinvio a Soldani, *Alfonso il Magnanimo in Italia*, cit., pp. 267-324, F. Senatore, *Il regno di Napoli*, in *Lo Stato del Rinascimento in Italia*, cit., pp. 35-51, in particolare pp. 42-48, I. Schiappoli, *Napoli aragonese. Traffici e attività marinare*, Napoli, Giannini, 1972, *Dinastia, regno e capitale nel Mezzogiorno aragonese*, a cura di E. Pontieri, Napoli 1974 (*Storia di Napoli*, 4/1), A. Ryder, *The Kingdom of Naples under Alfonso the Magnanimous. The making of a modern State*, Oxford, Clarendon Press, 1976, F. Delle Donne, *Alfonso il Magnanimo e l'invenzione dell'umanesimo monarchico: ideologia e strategie di legittimazione alla corte aragonese di Napoli*, Roma, Istituto Storico Italiano per il Medioevo, 2015, G. M. Cappelli, *Maiestas. Politica e pensiero politico nella Napoli aragonese (1443-1503)*, Roma, Carocci, 2016, A. Russo, *Federico d'Aragona (1451-1504). Politica e ideologia nella dinastia aragonese di Napoli*, Napoli, Federico II University Press, 2018, G. Galasso, *Il Mezzogiorno angioino e aragonese*, cit., pp. 259-624.

³ «Siamo stati avisati il re dovere venire a campo a Livorno et che quattro galee sono sute vedute in questi di in quel di Piombino, delle quali pare ve ne sia una caricha di bombarde et altre munitioni. Siché ci pare che con ogni... diligentia possibile si debbi attendere di di et di nocte et alla buona guardia et a provedimenti oportuni di quel luogo», ASF, *Signori, missive I cancelleria* 37, cc. 13v-14r (I Signori ai Consoli del Mare di Pisa, Firenze 12 novembre 1447).

⁴ «Noi siamo avisati che'l capitano di Livorno è di mala vogla, per tanto voglamo che uno dell'ufficio vostro vada a stare a Livorno del continuo, fermo tanto che'l capitano sia ben guardato perché quel luogo non è da lasciarlo senza buono capo... Et così vi commectiamo et impegnamo perché ci pare richiegga così il caso et tempo presente per la conservatione di quel luogo. Et se restasse a farvi alcuno provvedimento, fatelo fare con sollicitudine, però che stiamo a fidanza vostra che provediate a tucti e bisogni di quel luogo. Et della spesa che in ciò farete faretenci conto et avisatecene, et rimetterenvi e denari come per altre v'è suto scripto. Non è tempo hora da dire noi non abbiamo danari, o noi ci siamo indebitati etc. Et bisogna sforzare il possibile per salvare quella terra et per ogni via et modo che meglio si può», ASF, *Signori, missive I cancelleria* 37, c. 11v (I Signori di Consoli del Mare di Pisa, Firenze 11 novembre 1447).

⁵ «Advertentes quod in factis predictae guerre magnum imminet periculum nisi providebatur circa habendum frumentum et victualia tam pro exercitu et campis

sto 1448 decise di attribuire lo stanziamento previsto per i Consoli del Mare⁶. A causa della guerra in corso, infatti, i commerci via mare erano sospesi per mancanza dei requisiti minimi di sicurezza⁷; di conseguenza la Camera del Consolato del Mare disponeva di fondi inutilizzabili una parte dei quali, pari a 3.000 fiorini, venne disposto andasse a coprire i costi dell'ufficio dell'Abbondanza. Terminata la guerra contro l'Aragona, la cifra sarebbe tornata nelle disponibilità dei Consoli, maggiorata degli eventuali attivi di bilancio degli ufficiali dell'Abbondanza e di una cifra forfettaria pari a 500 fiorini «pro qualibet onere⁸».

Le operazioni belliche stavano quindi producendo i primi esiti negativi: la sospensione degli scambi mercantili marittimi e il problema dei rifornimenti alimentari. Oltre a questo, però, Firenze doveva prepararsi anche a combattere un conflitto navale, esperienza nuova per la quale occorreva impostare una politica senza un pregresso cui fare riferimento. Anche in questo ambito, lo stato fiorentino scontava il ritardo con cui si era inserito nel sistema mediterraneo e l'inadeguatezza della sua flotta dinanzi alle minacce esterne. Facendo riferimento a Venezia, ad esempio, è possibile riscontrare per Firenze un'arretratezza di strutture, di strumenti finanziari e di capacità esecutive volti ad affrontare le guerre marittime che rischiavano di mettere la Repubblica in condizione di grave difficoltà.

Sebbene ancora nel XV secolo, Venezia non avesse consolidato la specializzazione tra la flotta commerciale e le navi da guerra, era in grado tuttavia di mobilitare rapidamente risorse economiche e di mettere in atto un reclutamento stabile e continuo di personale di bordo

contra regem Aragonum quam aliis terris et fortilitiis et etiam pro tutela et gubernatione civitatis et comitatus et libertatis et status conservatione. Et quod hac de causa constituti sunt officiales habundantie pro certo tempore per dominos et collegia», ASF, *Balie* 26, c. 186r.

⁶ Gli ufficiali dell'Abbondanza, infatti, sebbene nello statuto del 1415 siano qualificati come magistratura ordinaria, avevano rivestito, nel primo decennio del Quattrocento, il carattere di ufficio straordinario. Data l'ampiezza delle mansioni loro attribuite dal dettato statutario e considerata la convivenza, nell'elezione del gruppo degli ufficiali, dell'estrazione a sorte e della designazione diretta, non credo si possa del tutto escludere che, in periodi di particolare delicatezza come la fine degli anni quaranta del Quattrocento, l'Abbondanza tornasse ad assumere la fisionomia di un ufficio straordinario e temporaneo. A questo proposito si veda G. Guidi, *Il governo della città-repubblica di Firenze del primo Quattrocento*, vol. II, Firenze, Olschki, 1981, pp. 319-320.

⁷ «Et attende quod ad presens propter guerram dicti regis non possent tute mitti galee ad aliquas partes», ASF, *Balie* 26, cc. 186r-v.

⁸ *Ibidem*, c. 186v.

esperto, sia nella capitale sia nelle colonie. Queste peculiarità rendevano la forza navale veneziana un'arma rispettata e temuta⁹; oltre a ciò, bisogna considerare che Venezia era in grado di mantenere una flotta permanente già nel Trecento, di confiscare e di convertire velocemente a scopi bellici unità navali private, di mantenere alta l'attenzione sulla sperimentazione degli armamenti destinati alle navi da guerra e di contare su una solidità finanziaria che riusciva a sostenere l'intero sistema¹⁰.

Le difficoltà fiorentine trovano un parziale riscontro nell'organizzazione genovese che, in occasione delle guerre marittime, si basava sulla contrattazione tra le istituzioni pubbliche e gli imprenditori privati per il noleggio dei vascelli, sull'erogazione dei prestiti da parte del Banco di San Giorgio e sull'imposizione delle gabelle straordinarie per il finanziamento della flotta ad uso bellico. In occasione delle spedizioni italiane di Alfonso V d'Aragona per la conquista del trono napoletano, infatti, Genova non fu in grado di portare l'aiuto richiesto a causa dei problemi generati dalla numerosità delle condizioni da soddisfare per l'allestimento di una flotta totalmente operativa¹¹.

C'è anche da considerare la consuetudine al combattimento marittimo che Firenze, in quanto stato esclusivamente di terraferma fino all'inizio del Quattrocento, non possedeva per tradizione, né aveva potuto acquisire nell'arco di due soli decenni. La guerra navale aveva caratteristiche specifiche e proprio nel XV secolo si stavano evidenziando distinzioni nette fra i combattimenti marittimi e quelli terrestri in termini di pianificazione strategica, di calcolo dei costi, di reclutamento di personale specializzato, di armamenti e approvvigionamenti¹².

⁹ L. Pezzolo, *Stato, guerra e finanza nella Repubblica di Venezia fra Medioevo e prima età moderna*, in *Mediterraneo in armi*, cit., pp. 67-112, in part. p. 98, F. C. Lane, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris, S.e.v.p.e.n., 1965, B. Dourmec, *Cosmopolitanism on Board Venetian Ships (Fourteenth-Fifteenth Centuries)*, in «*Medieval Encounters*», 13 (2017), pp. 78-95.

¹⁰ Pezzolo, *Stato, guerra e finanza*, cit., pp. 73, 79, 89-92.

¹¹ M. Balard, *Genoese naval forces in the Mediterranean during the fifteenth and sixteenth centuries*, in *War at sea in the Middle Ages and the Renaissance*, edd. by J.B Hattendorf and R.W. Unger, Woodbridge, The Boydell Press, 2003, p. 141 (137-149). Cfr. anche L. Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Genova, Briganti, 1999, p. 159.

¹² A. Musarra, *La guerra sul mare*, in *Guerre ed eserciti nel Medioevo*, a cura di P. Grillo e A. A. Settia, Bologna, il Mulino, 2018, pp. 283-311, in particolare p. 310.

In tutte le diverse fasi che accompagnavano l'allestimento di una flotta da guerra Firenze scontava anche un forte squilibrio di risorse e di competenze tecniche rispetto al regno di Napoli; Alfonso d'Aragona possedeva infatti mezzi economici, personale esperto e strutture per la costruzione delle navi che superavano in modo incomparabile le possibilità operative di Firenze. È sufficiente far riferimento al Parlamento generale del 1443, quando il re inaugurò a Napoli l'inizio dei lavori per la costruzione di ventisei galee¹³, per chiarire su quali differenti livelli dimensionali agissero la Repubblica fiorentina e il Regno di Napoli.

Altrettanto cospicui erano gli apporti, in termini di forniture navali, provenienti dalle diverse aree riunite sotto la corona di Alfonso; nel 1446 ad esempio Catalogna, Aragona, Valencia e Roussillon fornirono una galea ciascuno, Maiorca ne offrì cinque condividendo con la corona le spese di allestimento. Oltre alle navi costruite con fondi pubblici o in consorzio con armatori privati, il re aragonese poteva contare sui vascelli mercantili, requisiti all'occorrenza e adattati alle necessità belliche¹⁴.

La guerra che coinvolse gli stati italiani alla fine degli anni quaranta del Quattrocento aveva una fisionomia alquanto complessa anche a causa della controversa successione al ducato milanese in seguito alla morte di Filippo Maria Visconti, alla scomoda posizione di Francesco Sforza e all'incertezza del disegno politico di Alfonso d'Aragona nel quale Giuseppe Galasso ha letto la volontà di realizzare in Italia uno spazio bipartito, sotto l'egemonia milanese nel nord, all'ombra della corona aragonese nel Mezzogiorno¹⁵. In tale contesto, la posizione di Firenze era estremamente precaria, nonostante l'azione diplomatica di Cosimo de' Medici che aveva cercato l'accordo con Alfonso V nell'ottica del mantenimento dell'equilibrio peninsulare¹⁶ e della sicurezza per lo stato fiorentino.

L'inutilità degli sforzi di Cosimo furono evidenti quando l'Aragonese, nell'estate del 1447, conquistò Castiglione della Pescaia¹⁷ alzando

¹³ *Parlamenti generali a Napoli in età aragonese*, a cura di E. Scarton, F. Senatore, Napoli, Federico II University Press, 2018, p. 113. Alfonso seppe ovviamente ricompensare i mercanti, soprattutto barcellonesi, per l'appoggio ricevuto non soltanto inserendoli come principali attori finanziari nella tesoreria del Regno di Napoli, ma anche concedendo loro numerosi privilegi in ambito iberico, Maccioni, *Il Consolato del mare di Barcellona*, cit., p. 265.

¹⁴ Ryder, *The Kingdom of Naples*, cit., pp. 296-297.

¹⁵ Galasso, *Il Regno di Napoli*, cit., pp. 590, 594-596.

¹⁶ *Ibidem*, p. 594.

¹⁷ *Ibidem*, p. 597.

il livello dello scontro fino alla guerra aperta. I Consoli del Mare furono coinvolti sino dalle prime fasi del conflitto nell'organizzazione delle difese fiorentine; la Balia, infatti, autorizzò nel dicembre del 1447 l'arruolamento di 56 provvisionati per rendere più efficace la protezione delle fortificazioni pisane e livornesi, nonché della foce dell'Arno¹⁸.

L'attacco, portato via terra e via mare¹⁹, aveva come bersaglio primario la città di Piombino²⁰ il cui porto, insieme con quello di Livorno, costituiva l'apertura tirrenica di Firenze verso sud²¹. L'efficienza della flotta divenne quindi un bisogno di prima necessità per lo stato fiorentino e ai Dieci di Balia fu affidato l'incarico di mettere a disposizione dei Consoli del Mare galee e fuste allo scopo di impedire i rifornimenti all'esercito aragonese²². Lo sforzo economico per allestire e armare i vascelli ricadeva però sul bilancio degli stessi Consoli, in particolare sui tre residenti a Firenze ai quali fu ordinato di versare 2.000 fiorini ai colleghi di Pisa per iniziare le operazioni²³.

I preparativi si rivelarono tuttavia più complicati ed economicamente onerosi di quanto inizialmente preventivato; le cinque galee che il governo di Firenze stimava fossero sufficienti a fronteggiare le forze navali aragonesi non potevano gravare esclusivamente sul fondo di finanziamento del Consolato e pertanto al capitano dell'armata, Bernardo Venturi, furono consegnati 1.400 fiorini «i quali gli abbiamo facto dare de' nostri per parte dell'armamento di decte galee»²⁴. I costi

¹⁸ ASF, *Balie* 26, c. 163r.

¹⁹ Nonostante le forze navali fossero preponderanti nell'esercito aragonese, non erano sicuramente da sottovalutare neppure le milizie terrestri che rappresentarono un significativo lascito militare da parte di Alfonso il Magnanimo al suo successore, F. Storti, *L'eredità militare di Alfonso I d'Aragona*, in «Archivio storico per le province napoletane», 118 (2000), pp. 13-61.

²⁰ Dopo la morte di Iacopo II, la città era governata dalla sorella Caterina Appiani e dal marito, Rinaldo Orsini conte di Tagliacozzo e d'Alba i quali, proprio in seguito ai fatti del 1447, investirono capitali ed energie nel rafforzamento delle strutture difensive, in particolare nella zona dell'ingresso dalla parte di terra, E. Petrucciani, *Sulle orme degli Appiani: immagini di una dinastia tra Pisa, Piombino e Piacenza*, in *Piombino. Storia di un principato*, a cura di M. Giachi, U. Canavaro. Atti dei convegni dedicati alle dinastie dello Stato di Piombino, Piombino, Archivinformat, 2012, p. 32 (21-48).

²¹ La posizione di Piombino, in quanto punto di transito obbligato per l'accesso marittimo alla Toscana, era determinante per il controllo dell'alto Tirreno, G. Garzella, O. Vaccari, *Piombino tra Pisa e gli Appiani*, cit., p. 57 (51-71).

²² ASF, *Balie* 26, c. 178r.

²³ *Ibidem*, c. 179v.

²⁴ Così scrivevano i Signori ai Consoli del Mare di Pisa aggiungendo ulteriori ordini: «Intendete adunque detto Bernardo et insieme con lui examine se decte galee si

per l'allestimento dei vascelli erano in ogni caso soltanto una delle voci di spesa alla quale doveva essere aggiunto l'impegno economico per l'arruolamento del personale di bordo; ai Consoli fu ordinato di selezionare «persone apte et bene idonee al mestiere»²⁵, cercando di coniugare il risparmio alle competenze e contabilizzando con attenzione le somme impegnate²⁶.

La scarsa disponibilità di mezzi e uomini sollecitò il governo fiorentino sia ad accettare l'aiuto offerto da avventurieri del mare in grado di mobilitare ai propri ordini navi ed equipaggi²⁷ e sia a utilizzare unità adattate per l'uso bellico da parte di armatori forestieri²⁸. Una mobilitazione importante per Firenze che comunque mette in evidenza la sproporzione delle forze in gioco; la disponibilità finanziaria e militare di Alfonso d'Aragona, seppure da non sopravvalutare²⁹, era sicuramente di gran lunga superiore rispetto a qualsiasi sforzo potesse mettere in atto la Repubblica fiorentina, così come la differente struttu-

possono armare o no et potendosi armare aiutatelo, provedete che s'aconcino con più presteza che è possibile e con più vantaggio è possibile del nostro comune», ASF, *Signori, missive I cancelleria 37*, c. 121v (I Signori ai Consoli del Mare di Pisa, Firenze 19 giugno 1448).

²⁵ ASF, *Signori, missive I cancelleria 37*, c. 121v, cit.

²⁶ «Abbate riguardo a non dare danaro se non al tempo del montare sull'armata per modo che non se ne riceva beffa né danno et di tutto quello pagherete per cagione di questa armata farete chonto», *ivi*.

²⁷ È il caso ad esempio del corso Anichino il quale, al comando di due galeotte armate, aveva offerto i suoi servizi a Firenze, ottenendo il salvacondotto per cinque mesi, licenza di attracco nei porti di Pisa e di Livorno, cinquanta sacchi di grano e diciotto di semi «a termine di duo mesi». L'attenzione richiesta ai Consoli era ovviamente massima per prevenire azioni non concordate da parte di Anichino, il cui impegno offensivo doveva essere volto esclusivamente verso le «fuste et subditi del re di Ragona, excepto quegli di Barzalona e quali non vogliamo sieno offesi», ASF, *Signori, missive I cancelleria 37*, c. 114r (I Signori ai Consoli del Mare, Firenze 27 maggio 1448). Il riguardo nei confronti dei Barcellonesi si può ragionevolmente ricondurre alla numerosità e agli interessi della comunità fiorentina nel capoluogo catalano, analizzati ampiamenti da Maria Elisa Soldani, *Uomini d'affari*, cit. e ricordati da D. Igual Luis, *Los grupos mercatiles*, cit., pp. 29-30.

²⁸ Per assicurare una più efficace difesa di Piombino, infatti, i Consoli accettarono la collaborazione del genovese Mariano Falcucci, proprietario di un vascello già attrezzato con 400 botti di munizioni, ASF, *Signori, missive, I cancelleria 37*, c. 151r (I Signori ai Consoli del Mare di Pisa, Firenze 13 settembre 1448).

²⁹ L'errore nel calcolo dei fuochi del Regno causò, nel 1447, un gettito fiscale inferiore alle aspettative, generando il bisogno di imporre nuovi balzelli: la distribuzione a pagamento del sale, «le imposizioni sugli ebrei e sulle concubine dei chierici», *Parlamenti generali*, cit., p. 138.

ra istituzionale e organizzativa penalizzava lo stato toscano in termini di operatività e delocalizzazione dei centri decisionali.

Il coordinamento e il comando di tutte le forze navali aragonesi su entrambe le sponde del Tirreno erano affidati soltanto all'ammiraglio (Berenguer d'Erill nel caso della guerra contro la Toscana degli anni 1447-1452)³⁰, mentre l'assetto monarchico evitava la dispersione delle fasi esecutive, i conflitti di competenze e il rallentamento nell'attuazione degli ordini. Molto diversa l'organizzazione fiorentina a proposito della quale più volte mi sono soffermata sull'assenza di mansioni attribuite con chiarezza ai Consoli del Mare di Firenze, così come sulle molteplici necessità dello stato che avevano costretto il Consolato ad agire su diversi livelli di esercizio di giurisdizione andando a sovrapporre competenze non sempre pertinenti alle questioni inerenti le attività navali e marittime.

Il conflitto contro il re di Napoli evidenziò nuovamente il problema di fondo di un ufficio la cui indeterminatezza funzionale non era stata sanata neppure dalla riforma di metà decennio; quando infatti il governo fiorentino decise di allestire la flotta da guerra affidandone il comando a Bernardo Ventura, i Consoli del Mare di Pisa si rifiutarono di prestare la loro collaborazione³¹. Il carteggio intrattenuto con il reggimento non spiega la ragione dell'atteggiamento ostruzionistico assunto dai Consoli, ma dalle reiterate precisazioni circa i doveri dell'ufficio e l'importanza della posta in gioco (la difesa di Piombino) si può ipotizzare che l'oggetto del contendere fosse la nomina del Ventura come capitano dell'armata navale. Il suo ruolo in quale maniera doveva coordinarsi con quello del Consolato? Chi, tra i Consoli e il capitano, avrebbe elaborato la strategia bellica? E soprattutto:

³⁰ Ryder, *The Kingdom of Naples*, cit., p. 294.

³¹ «Come per altre avete inteso, questo popolo à deliberato che le nostre galee s'armino et adoperino ne' bisogni della nostra guerra, et a voi è stato commesso che attendiate a farle armare prestamente insieme con Bernardo Ventura electo da noi per capitano di decta armata... Sentesi hora qua che voi non volete intromettervi ne' facti di decta armata, la cagione perché questo fate non s'intende. Ma essendo questa materia appartenente al vostro ufficio, et conoscendosi essere utilissima alla nostra guerra, et essendo la intentione del nostro popolo che lla si faccia passare per le vostre mani, per qualunque cagione voi la ricusiate, voi ne date admiratione et dispiacere qua a tutti i nostri cittadini che lo sentono, et haretene non piccola graveza nel nostro popolo quando lo 'ntenderà», ASF, *Signori, missive I cancelleria*, 37, c. 125r (I Signori ai Consoli del Mare di Pisa, Firenze 29 giugno 1448).

a chi competeva la decisione sulle modalità di impiego del danaro stanziato per allestire la flotta³²?

Proprio la questione dei finanziamenti sembra essere il punto sul quale i Consoli fecero leva per ridimensionare l'autorità attribuita a Bernardo Ventura, così come per ottenere la diminuzione delle galee da armare con i 4.000 fiorini stanziati allo scopo: da cinque in precedenza considerate indispensabili si passò a quattro senza alcuna ulteriore possibilità di contrattazione al ribasso³³. Restava in ogni caso la disponibilità del governo fiorentino a tentare un ulteriore sforzo economico per aggiungere altri mille fiorini nel caso in cui, durante i lavori di preparazione dei vascelli, la somma già erogata si fosse dimostrata insufficiente³⁴.

L'urgenza di inviare le galee armate a Piombino era confermata da Antonello da Orbetello, mandatario del signore di Piombino, Rinaldo Orsini, dagli ambasciatori fiorentini a Siena e dai commissari al campo. A Francesco Martelli Firenze aveva affidato danaro e uomini con i quali imbarcarsi sulle navi per andare in soccorso della città assediata

³² Proprio la risposta a quest'ultima domanda getta uno squarcio sulle motivazioni alla base del momento di grave immobilismo causato dai Consoli di Pisa: «Et in voi sono stantiati i danari et senza vostra commissione et ordinatione mal si possono spendere et voi n'avete a tenere buon conto, stimando nondimeno che nell'armare et spendere conferiate et v'intendiate con decto Bernardo, quando comodamente lo potete fare. Ma principalmente si rimette et commette nel vostro ufficio», *ibidem*, c. 125v.

³³ «E s'è mandato costà per la spesa di questa armata fiorini 4.000 et fu ragionato qua che basterebbono ad armalle tutte e cinque. Attendete ad armarle con questi danari, et non potendo armarle tutte e cinque armatene 4 purché s'armino prestamente. Et avisateci del dì che pensate che sieno armate, acciocché possiamo ordinare l'altre cose che bisognano al soccorso di Piombino», *ivi*.

³⁴ «Et benché crediamo che mettendovi buona diligentia e detti fiorni 4.000 doveranno bastare, nondimanco quando pure vi bisognasse aggiungere qualche cosa insino in mille fiorini, avisatecene che c'ingegneremo di farlo. Ma fate ogni opera possibile perché non vi s'abbia agiugnere altri danari che sapete la carestia n'abbiamo», *ivi*. Il calcolo effettuato dal governo fiorentino era probabilmente troppo ottimistico; nello stesso periodo, infatti, per costruire una galea sottile occorrevano, a Napoli, 1.000 ducati (al cambio, una cifra non troppo dissimile di fiorini). È abbastanza semplice quindi ipotizzare che per una galea grossa la somma da impegnare potesse essere superiore, dato che in Catalogna ammontava a circa 6.000-7.000 fiorini. Ryder, *The Kingdom of Naples*, cit., pp. 302-303. Difficile immaginare che l'armamento al netto della costruzione potesse abbassare i costi in modo tanto drastico. Il calcolo doveva infatti comprendere i materiali necessari a bordo (pece, stoffa, ferramenti) e quelli essenziali per la navigazione e l'approdo (alberi, remi e ancore); in totale, per allestire una galea grossa occorrevano ben oltre 20.000 lire, quindi una somma che superava i 1.000 fiorini stimati come costo per ciascuna imbarcazione da guerra, ASF, *Miscellanea Repubblicana* 10, ins. 261, cc. 42r-v.

dall'esercito aragonese, mentre ai Consoli del Mare fu chiesto di inviare intanto unità navali leggere per anticipare all'Orsini l'imminente arrivo della flotta³⁵. Bernardo Ventura venne inoltre informato che, per riuscire ad armare la quinta galeazza e una galeotta, erano stati stanziati altri 1.360 fiorini provenienti congiuntamente dal bilancio statale e dagli stanziamenti dei Consoli del Mare residenti a Firenze³⁶.

Dall'intenso scambio epistolare intercorso tra il governo fiorentino e gli ufficiali distaccati in zona di guerra e a Pisa mi pare emerga una divisione di compiti abbastanza netta fra i Consoli del Mare residenti a Firenze e quelli di stanza a Pisa. I primi avevano funzione di raccordo con il governo centrale ed erano i primi destinatari degli stanziamenti erogati che, in un secondo momento e sulla base delle necessità, giravano ai colleghi pisani: in tempo di pace a titolo esclusivo, in tempo di guerra a integrazione dei fondi straordinari messi a disposizione dal reggimento. I tre Consoli del Mare di Firenze avevano un ruolo politico, quindi, con competenze sedentarie e gestionali non alterate dalle situazioni contingenti.

Ben diversi invece i compiti dei Consoli del Mare di Pisa, operativi, pratici e sottoposti alle pressioni generate dalle condizioni politiche peninsulari; non solo di una doppia residenza si trattava, quindi, bensì di un ufficio bipartito, dinamico e flessibile i cui componenti esercitavano, nei due semestri in cui era articolato il periodo di durata dell'incarico, mansioni completamente diverse. Anche in questo senso il consolato del Mare di Firenze rappresenta un caso non comparabile né con gli altri analoghi Consolati mediterranei, né con le coeve istituzioni dello stato fiorentino la cui definizione in termini di collocazione territoriale, responsabilità e competenze non conobbe, nel corso del Quattrocento, l'instabile mutevolezza che caratterizzava l'ufficio consolare.

È ovvio comunque che, nonostante l'impegno economico e il dispiegamento di uomini, armamenti e vettovaglie sostenuti da Firenze, le incertezze, i conflitti di competenze e la mancanza di disposizioni univoche e compatte da parte degli organi di governo non riuscisse-

³⁵ Il timore di Firenze era causato alla debolezza di Rinaldo Orsini che, incapace per mancanza di forze adeguate alla difesa di opporsi all'assedio di Alfonso d'Aragona, avrebbe potuto stipulare un accordo con il re. La rapidità nella circolazione delle informazioni era quindi indispensabile per comunicare al signore di Piombino i preparativi in corso a Pisa, ASF, *Signori, missive I cancelleria* 37, cc. 128r-129r (I Signori ai Consoli del Mare di Pisa e a Bernardo Ventura, Firenze 5 luglio 1448).

³⁶ *Ibidem*, cc. 133r-v (I Signori a Bernardo Ventura, Firenze 11 luglio 1448).

ro a sostenere un'impresa bellica imponente con la quale Firenze si stava confrontando per la prima volta contro un avversario, quale Alfonso d' Aragona, superiore in tutte le diverse fasi della filiera della guerra navale.

I sette vascelli sui quali poteva contare Firenze si scontrarono con le tredici galee schierate dal re di Napoli al largo di Piombino; il catalano Arnau de Vildemany, testimone oculare della battaglia, riportò la notizia di uno scontro durato nove ore, dall'esito incerto sino alla fine quando la vittoria aragonese costò a Firenze la perdita di due galee catturate dall'armata napoletana. I morti furono stimati in 150, i feriti in oltre 500³⁷. La disfatta della flotta fiorentina è confermata dalla missiva inviata a Rinaldo Orsini nella quale, al rammarico espresso per i due vascelli rimasti nelle mani del nemico, si aggiungeva la dichiarata consapevolezza del pericolo cui rimaneva esposta Piombino³⁸.

Pochi giorni dopo la battaglia, già si stavano avviando proposte di pace³⁹ delle quali Firenze avvisava il signore piombinese assicurandogli trattative congiunte⁴⁰, ma proseguendo contemporaneamente nelle operazioni di difesa e di recupero della forza navale indebolita dallo scontro contro la flotta aragonese⁴¹. Nonostante l'avvio del dialogo negoziale, la guerra continuò e assicurare la difesa di Pisa rimase uno dei maggiori impegni per il reggimento di Firenze che trasferì in carico ai Consoli del Mare e ai Provveditori delle Gabelle l'onere di gestire

³⁷ Ryder, *The Kingdom of Naples*, cit., p. 302.

³⁸ «Noi abbiamo avuto grandissimo dispiacere del caso delle nostre due galee perdute, non tanto per la perdita delle galee, quanto per rispetto della Magnificenza Vostra la quale desideravamo vedere presto libera da questa obsidione che li fa il re. Et per questo caso s'indugierà alcuni di più che non speravamo. Confortiamo la Vostra Magnificenza ad havere patientia et ad seguire nella vostra difesa virilmente come avete facto insino a qui», ASF, *Signori, missive I cancelleria 37*, c. 138v (I Signori al signore di Piombino, Firenze 20 luglio 1448).

³⁹ La vittoria riportata nello scontro navale non influì sull'esito finale della guerra. Il re di Napoli fallì nell'organizzazione dello sbarco delle truppe tramite il sistema di ponti mobili che, dalle navi, dovevano portare a terra l'esercito, la flotta fu danneggiata dalle bombarde installate sulle fortificazioni del porto e l'assedio via terra non conseguì a sua volta alcun risultato, Garzella, Vaccari, *Piombino tra Pisa e gli Appiani*, cit., p. 60.

⁴⁰ «Avisiamo anchora la Vostra Magnificencia che in questi di c'è suto mosso alcuno ragionamento di pace tra il re e noi. Se accadesse che questa praticata s'appicasse, et venisse a notizia de la Vostra Magnificenza vi dichiariamo che qualunque volta noi venissimo a tal pratica, noi vi verremmo con proposito che la pace giovasse a voi come a noi», ASF, *Signori, missive I cancelleria 37*, c. 141r (I Signori al signore di Piombino, Firenze 29 luglio 1448).

⁴¹ *Ibidem*, c. 143v (I Signori ai Consoli del Mare, Firenze 2 agosto 1448).

le truppe dislocate a protezione del territorio pisano⁴². Solo il 21 giugno 1450, dopo l'affermazione a Milano di Francesco Sforza la cui posizione fu riconosciuta dalla maggioranza degli stati italiani, Alfonso d'Aragona sottoscrisse il trattato di pace con Firenze, aprendo nuovamente le rotte del commercio marittimo, ma mantenendo il possesso di Castiglione della Pescaia e dell'isola del Giglio⁴³.

La fine della guerra aprì un periodo di relativa e instabile tranquillità durante il quale il governo fiorentino diede inizio a una nuova riflessione a vasto raggio sui costi dell'ufficio consolare, sulle difficoltà di coniugare il controllo e la difesa del sistema portuale con la gestione del commercio marittimo, sull'efficienza dell'organizzazione complessiva della presenza locale a Pisa e degli scambi mercantili mediterranei. Il quadro particolare si inseriva poi nelle nuove riforme politiche che consolidarono il regime mediceo.

5b. Le riforme degli anni cinquanta tra guerra e pace

La presenza aragonese nel sud della Toscana⁴⁴ era garanzia di instabilità per il controllo costiero da parte di Firenze che, fino dall'inizio del decennio, rafforzò la difesa dei suoi porti. Gli interventi riguardarono non solamente l'incremento di truppe sul territorio, bensì anche la manutenzione delle strutture fortificate, danneggiate dalla guerra da poco conclusa e dalle difficoltà a impegnare capitali adeguati. Proprio per ovviare ai problemi economici, la Balia deliberò, nel 1452, che fossero i Consoli del Mare a sostenere l'onere degli interventi, attingendo al proprio stanziamento ed erogando i fondi necessari in rate successive di entità crescente⁴⁵. Alle richieste di stornare dal fondo di

⁴² Nel luglio del 1449 la Pratica stabilì «che a Pisa si provega prestamente di cc fanti et diesi balia et auctorità a Consoli del Mare et a Proveditori delle gabelle a tucti o in parte come parrà alla Signoria insieme o di per sé che possino comandare a' decti fanti et a lloro obedientia stieno», ASF, *Consulte e Pratiche* 52, c. 89r.

⁴³ Galasso, *Il regno di Napoli*, cit., p. 599. Sul ruolo di Castiglione nel sistema di scali con cui Pisa intratteneva da lungo tempo relazioni costanti, cfr. Garzella, Vaccari, *Piombino tra Pisa e gli Appiani*, cit., p. 53.

⁴⁴ Castiglione della Pescaia, alla metà degli anni cinquanta del Quattrocento, diventò teatro del conflitto tra Alfonso il Magnanimo, Papa Callisto III e il condottiero Jacopo Piccinino che proprio nella località sottoposta al dominio del re di Napoli si era rifugiato, Navarro Sornì, *Callisto III*, cit., pp. 245-248.

⁴⁵ Livorno era la località maggiormente bisognosa di lavori di ristrutturazione. Erano danneggiate, le mura, i fossi e le fortificazioni; la quota necessaria per effettuare i primi interventi era calcolata in 300 fiorini che i Consoli del Mare erano obbligati

finanziamento dell'ufficio consolare cifre di diversa consistenza, non corrispondeva per i Consoli autonomia operativa e decisionale, dal momento che ai Dieci di Balìa era attribuito il coordinamento dei lavori e il calendario esecutivo.

La situazione di Pisa era ancora più delicata perché si trattava di edificare la nuova arce; ubicata «ad pontem alla spina», la struttura era richiesto avesse come basamento due galee, una grossa e una sottile che, non più in grado di prendere il mare perché danneggiate, potevano essere reimpiegate con diversa destinazione d'uso⁴⁶.

Attuate quindi forme di controllo piuttosto rigide sul Consolato del Mare, non sorprende che, nel gennaio del 1453, l'ufficio fosse sottoposto anche a un censimento dettagliato delle varie voci di spesa necessarie a mantenerlo attivo. Il tempo di guerra imponeva ovviamente riduzioni salariali molto drastiche che dimezzavano i normali emolumenti assicurati nei periodi di pace; grazie alla nota spese puntualmente fatta redigere dalla Balìa siamo in grado di quantificare il costo mensile e annuale del Consolato del Mare e delle figure professionali che ruotavano intorno ad esso. A ciascuno dei tre Consoli residenti a Pisa erano corrisposti 4 fiorini mensili nei periodi di conflitto, uguale cifra al notaio, mentre la metà spettava al camerlengo; una volta tornata la pace, ogni salario sarebbe stato raddoppiato⁴⁷.

Facendo un confronto con le deliberazioni del 1445⁴⁸ si nota subito una diminuzione molto consistente della retribuzione mensile dei Consoli di stanza a Pisa che era stato stabilito ricevessero 25 fiorini. Nel 1453, anche considerando il raddoppio degli emolumenti in tempo di pace, è evidente l'allineamento dell'ufficio pisano a quello fiorentino per quanto riguardava il salario. Maggiore attenzione è prestata alle maestranze, dato che ai conservatori delle galee era riservato un trattamento economico pari a 75 fiorini annui, mentre il costo della locazione della casa con magazzino dove alloggiavano i Consoli era calcolato in 45 fiorini. In totale, affinché il bilancio dell'ufficio consolare fosse sostenibile per Firenze, le spese non dovevano superare i 2.500 fiorini

a «dare et solvere et expendere... pro fortificatione et reparatione muri predicti infra tempus de quo ordinabitur decem balie», ASF, *Balie* 27, c.16v. Un mese dopo, a settembre del 1452, i Consoli furono chiamati a impegnare un'ulteriore somma di 1.000 fiorini da destinare al «castrum Liburni», *ibidem*, c. 31r.

⁴⁶ ASF, *Balie* 27, c. 17r.

⁴⁷ ASF, *Balie* 27, c. 82v.

⁴⁸ Cfr. *supra*, pp. 71-73.

annui e qualsiasi eventuale attivo di esercizio finanziario doveva essere versato all'Ufficiale del Monte nel marzo di ogni anno⁴⁹.

Probabilmente, oltre a indubbe difficoltà economiche, pesava sull'ufficio dei Consoli anche la politica volta a contenere le conseguenze dell'ingombrante presenza aragonese, sul mare e sulla terraferma. Nell'agosto del 1453, infatti, mentre legatee di ponente erano impegnate ad arrecare danno ai vascelli iberici⁵⁰, ai Consoli del Mare di Pisa fu ordinato di arrestare tutti i cittadini pisani che, sull'esempio di Gherardo Gambacorti, manifestassero il loro favore nei riguardi degli Aragonesi⁵¹. È molto chiaro, sulla base delle disposizioni impartite dal governo fiorentino, che in tempo di guerra la riconversione della flotta mercantile e il controllo del territorio fossero operazioni di difficile gestione per uno stato senza una tradizionale vocazione marittima e con gli oneri derivanti dal dominio sul versante pisano. La complessità degli interventi necessari per assicurare la difesa delle comunità soggette, fronteggiare l'opposizione di Pisa e, al tempo stesso condurre sul mare operazioni offensive contro i nemici di Firenze senza trascurare lo svolgimento dei commerci, sembra in questi anni non sostenibile da parte del reggimento fiorentino.

Dall'inizio della guerra contro Alfonso d'Aragona, il sistema mercantile marittimo – motivazione primaria che aveva determinato l'istituzione del Consolato del Mare – aveva subito un drastico ridimensionamento che suscitava molti interrogativi sull'utilità e sulla funzionalità dell'ufficio consolare le cui competenze erano sempre molto fluide, continuamente modificate dalle circostanze contingenti e troppo mutevoli per poter fornire il supporto organizzativo ai traffici via mare. In particolare, proprio la rotazione della residenza dei Consoli che, di fatto, aveva istituito due diversi uffici con incarichi estremamente differenziati sulla base della località dove semestralmente era esercitato il mandato, stava mostrando i propri limiti dopo neppure un

⁴⁹ ASF, *Balie* 27, c. 83r.

⁵⁰ È quanto scrivevano i Signori a Pierozzo Fazi, capitano delle galee fiorentine che incrociavano lungo le coste spagnole: «Ecci stato di gran conforto et confortianvi che, per quella carità che voi et ciaschun buon cittadino debbe havere a la sua patria, voi seguitiate a danneggiare i nostri nimici quanto potete di costà, che potete fare loro danno assai», ASF, *Signori, missive I cancelleria* 39, c. 73v (I Signori a Pierozzo Fazi, Firenze 12 agosto 1453).

⁵¹ Il Gambacorti, infatti, «nelle sue terre della Valle di Bagno», ospitava condottieri, soldati, cavalli e cavalieri al soldo di Alfonso il Magnanimo, *ibidem*, c. 76r (I Signori ai Consoli del Mare di Pisa, Firenze 12 agosto 1453).

decennio di attività. I Consoli di stanza a Pisa erano solamente un ufficio intrinseco con giurisdizione territoriale condivisa con il governo centrale, i Consoli residenti a Firenze, in assenza di un contatto diretto con lo snodo centrale del sistema marittimo, non erano in grado di assicurare la necessaria guida organizzativa del commercio mediterraneo.

Il tentativo di trovare la soluzione ai problemi fu all'insegna del ritorno al passato, ossia il recupero dei Cinque Governatori di Pisa che, nell'agosto del 1458, tornarono in attività⁵². La nuova trasformazione del Consolato del Mare si inseriva, però ancora una volta, nel più ampio contesto di riforme istituzionali deliberate nel Parlamento dell'11 agosto del 1458 che portarono all'ulteriore rafforzamento del regime di Cosimo de' Medici mediante la creazione del Consiglio dei Cento, la parziale chiusura per l'accesso alle cariche maggiori riservate da quel momento quasi in esclusiva agli esponenti filo-medicei e l'elezione a mano della Signoria che, approvata per un quinquennio nel 1453, fu poi prorogata per altri cinque anni⁵³.

Nonostante il Consiglio dei Cento fosse mostrato come il prosecutore dell'opera delle Balie, sino all'inizio dei lavori consiliari nel novembre del 1458 fu proprio la magistratura straordinaria a occuparsi della materia relativa alle modifiche da apportare al Consolato del Mare. Entrati in carica il 21 novembre 1458, i Governatori di Pisa elessero il loro domicilio nell'abitazione dei Consoli percependo un salario di 150 fiorini mensili ciascuno con un sostanzioso incremento rispetto agli emolumenti dei loro predecessori. La carica annuale – diversamente da quanto accaduto nel 1444 quando l'introduzione del Governatorato sembrava inizialmente avere caratteristiche di lunga durata – non era intesa come rinnovabile poiché la Balia deliberò che, scaduti i dodici mesi, si faceva obbligo di riprendere la tratta dei Consoli del Mare. Le borse elettorali rimanevano comuni e i Cinque Governatori avrebbero

⁵² ASF, *Balie* 29, c. 21v. Il governo fiorentino giustificò la riattivazione di un organo collegiale che già nel decennio precedente non aveva soddisfatto le aspettative con la lotta all'evasione fiscale che a Pisa, negli anni della guerra contro il regno di Napoli, era diventata endemica e incontrollabile. Un'analisi delle riforme del 1458 direttamente legate al dominio su Pisa in G. Petralia, *Pisa laurenziana: una città e un territorio per la conservazione dello 'stato'*, in *La Toscana al tempo di Lorenzo il Magnifico. Politica Economia Cultura arte*. Atti del Convegno di Studi promosso dalle Università di Firenze, Pisa e Siena (5-8 novembre 1992), Pisa, Pacini, 1996, vol. III, pp. 959-961 (955-980).

⁵³ Rubinstein, *Il governo di Firenze*, cit., pp. 107-162, in particolare pp. 126,129,146.

esercitato la loro autorità esclusivamente su Pisa, Porto Pisano e il contado senza alcuna facoltà di concedere uffici intermedi, né di sovrapporsi – o peggio intralciare – l'operato degli altri rappresentanti della dominante presenti sul territorio⁵⁴. L'ufficio consolare rimase attivo solo nella sede fiorentina, in attesa del ritorno alla precedente prassi e con responsabilità operative – anche in termini di organizzazione della difesa – sul porto e sulla città di Livorno⁵⁵.

Se a una prima riflessione si potrebbe facilmente individuare nel saldo controllo del territorio pisano la cifra politica delle pratiche di consolidamento del regime (la creazione dei Cinque Governatori di Pisa preposti esclusivamente a rendere più incisiva la presenza del dominio fiorentino coincide infatti con le due fasi di rafforzamento dell'egemonia dei Medici), nel caso del 1458 la riforma può forse collegarsi anche a un tentativo di rilanciare e incentivare la via fluviale come mezzo di trasporto delle merci tra Pisa e Firenze. Nell'agosto del 1458, difatti, erano quasi ultimati i preparativi per realizzare un canale navigabile che, seguendo il corso dell'Arno, consentisse il passaggio di «scafe et altre barche grosse et forse galee»⁵⁶. «Periti architectori et maestri d'acque» avevano considerato il progetto attuabile⁵⁷ e, per procedere con la fase operativa, il governo fiorentino decise di nominare una commissione di sei componenti (cinque designati dalle Arti Maggiori e uno dalle Minori) cui vennero attribuiti ampi poteri in termini di selezione di eventuali collaboratori, di esproprio dei terreni dove era previsto passasse il canale (le confische potevano essere anche forzate e al costo massimo di sette fiorini a «staioro a corda»⁵⁸), ma senza percepire alcun salario e con l'obbligo di consegnare i lavori terminati entro due anni dall'insediamento⁵⁹.

Oltre alle ulteriori gabelle in un primo momento imposte, per finanziare il progetto del canale, su tutte le merci in transito nei porti di Pisa e di Livorno e successivamente revocate a causa delle vibrato

⁵⁴ ASF, *Balie* 29, cc. 22r-v. Quattro membri dei Cinque provenivano dalle Arti Maggiori e uno dalle Minori, *ibidem*, c. 22r.

⁵⁵ *Ibidem*, cc. 23r, 44v-45r.

⁵⁶ ASF, *Balie* 31, c. 1r.

⁵⁷ *Ivi*.

⁵⁸ *Ibidem*, c. 1v.

⁵⁹ *Ivi*. In realtà, otto anni dopo, i lavori per il canale di Pisa erano ancora in corso, ASF, *Consulte e Pratiche* 58, c. 84r.

proteste da parte delle Arti⁶⁰, c'è da sottolineare la presenza di ben tre uffici con sede a Pisa, nell'autunno del 1458⁶¹, ognuno dei quali con competenze diverse e con modalità di finanziamento provenienti da differenti cespiti⁶². A fare la spesa di tale sovraesposizione del dominio fiorentino sul territorio pisano furono ancora una volta i Consoli del Mare che, privi di stanziamenti e ricondotti nuovamente alla sola sede fiorentina, furono riconvertiti in un ufficio di supporto ai Cinque Governatori di Pisa, autoalimentato economicamente mediante le sanzioni pecuniarie, comminate al personale di bordo inadempiente, direttamente incassate o convertite in titoli di Monte⁶³.

I tanti cambiamenti subiti negli ultimi anni non solo dal Consolato del Mare, ma dall'intero sistema organizzativo ed esecutivo che faceva perno sui due scali portuali di Pisa e di Livorno erano alla base della confusione gestionale e della sovrapposizione di competenze che, nell'autunno del 1458, rischiava di generare difficoltà nell'amministrazione delle due comunità soggette e, come diretta conseguenza, anche nell'esercizio dei traffici marittimi. Preso atto della situazione, il Consiglio dei Cento si assunse la responsabilità di porre mano al progetto della riorganizzazione dell'intero sistema non soltanto in termini di ambiti di intervento degli uffici preposti al controllo del territorio, ma soprattutto di assicurazione della protezione armata delle galee e del ruolo dei porti all'interno del governo dello stato fiorentino⁶⁴.

⁶⁰ *Ibidem*, cc. 1v, 3v-5r.

⁶¹ I Cinque Governatori di Pisa, i Consoli del Mare ai quali, nel settembre del 1458 è prorogata di un ulteriore semestre la residenza pisana (ASF, *Balie* 29, c. 45r.) e i sei deputati a gestire la costruzione del canale.

⁶² In realtà, la Balia riconobbe che, nell'ottobre del 1458, al Consolato del Mare non era rimasto alcun fondo sul quale addebitare le proprie spese decidendo di attribuire le nuove assegnazioni ai Cinque Governatori, ASF, *Balie* 29, cc. 53v-54r.

⁶³ ASF, *Balie* 29, cc. 70v-71r.

⁶⁴ Gli interventi del Consiglio dei Cento facevano seguito a una lunga serie di discussioni che l'oligarchia fiorentina aveva affrontato nelle *Pratiche*. Nonostante il mantenimento della flotta di stato fosse considerato dalla maggioranza del reggimento un atto dovuto, non mancavano voci discordi come Niccolò Soderini che si fece portavoce del malcontento popolare nei riguardi del Consolato, «Malum hactenus regimen consulum maris facit, ut populus non favet illis». ASF, *Consulte e Pratiche* 54, c. 134r. Un lungo rapporto commissionato a un gruppo di lavoro sull'utilità di proseguire sulla strada del sostegno al commercio marittimo evidenziò la convenienza degli sforzi da intraprendere, aprendo pertanto una stagione di riforme che dovevano rilanciare la proiezione di Firenze sul mare, ASF, *Consulte e Pratiche* 55, cc. 49v-50r. L'oligarchia egemone era d'altra parte ben consapevole che le galee di stato non rappresentavano l'unico mezzo di trasporto marittimo al quale facessero ricorso i mercanti che, al contrario, continuarono a utilizzare i vascelli da

Alla fine del 1459, il Consiglio dei Cento deliberò quindi una serie di decisioni determinanti. Per prima cosa fu modificata la catena di comando dei convogli delle galee istituendo la carica di ammiraglio il quale, superiore per autorità a tutti gli altri ufficiali di bordo ad eccezione del capitano, era designato dal patrono o dal conduttore, godeva di libertà illimitata per ciò che concerneva i processi da mettere in atto per tutelare le galee e le merci trasportate ed era responsabile anche dei vascelli armati posti a difesa di quelli da mercato⁶⁵. Per quanto riguardava la sicurezza dei mezzi e delle mercanzie occorreva estendere le misure anche a Porto Pisano le cui difese erano giudicate insufficienti soprattutto in caso di un attacco dal mare⁶⁶.

Dalla descrizione dello stato di grave debolezza della struttura portuale sembra che le deliberazioni dei Cento fossero frutto di un sopralluogo accurato e di valutazioni formulate dopo l'attenta analisi delle condizioni dei luoghi. È anche evidente, in un sottotesto polemico neppure troppo velato, la critica alla gestione di Porto Pisano e quindi ai Consoli del Mare. La determinazione a imprimere una svolta decisa al sistema costiero fiorentino è molto evidente nelle decisioni dei Cento che ordinarono di porre a guardia di Porto Pisano una fusta armata la

mercato costruiti in arsenali forestieri dei quali compravano la proprietà con quote diverse di partecipazione, S. Tognetti, *Gli uomini d'affari toscani nella Penisola Iberica (metà XIV secolo-inizio XVI secolo)*, in *Hermanas. Relaciones entre la península ibérica y la península itálica, de la Edad Media a la Moderna*, a cura di R. González Arévalo, A. Cortijo Ocaña, «eHumanista», 38 (2018), pp. 87-88 (83-98).

⁶⁵ ASF, *Consiglio del Cento, registri 1*, cc. 26v-27r. Il ruolo dell'ammiraglio collocava l'organizzazione della pratica navale fiorentina nelle consuetudini delle potenze marittime mediterranee, sebbene i poteri a lui attribuiti fossero molto più limitati rispetto a quelli, ad esempio, del suo omologo aragonese cui era affidata l'intera gestione del comando navale in ogni sua parte, Ryder, *The Kingdom of Naples*, cit., pp. 293-294. In qualche modo più simile era il grado di ammiraglio della marina veneziana, incaricato di assistere il comandante della galea capitana e con autorità a lui superiore. Tuttavia, considerando la rigidità sociale di Venezia, il grado di ammiraglio era equiparato alla più alta funzione riservata al personale tecnico non di estrazione patrizia, distinzione estranea alla società fiorentina che con la Serenissima condivideva in questa circostanza soltanto le capacità richieste all'ammiraglio della flotta e il suo ruolo paragonabile, secondo la definizione di Jean-Claude Hocquet, a «un capo di stato maggiore», J.-C. Hocquet, *La gente di mare*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, cit., p. 486 (481-526).

⁶⁶ La valutazione del Consiglio fu particolarmente dura nei riguardi delle strutture difensive di Porto Pisano: «Et perché al presente per la guarda de dieci luoghi et delle torri di Porto Pisano s'intendono in grandissimo disordine, in tale maniera che, si può dire, quanto per difese essere come se non fusse niente, et per essere luoghi in sul mare essere tanto più nicistà farsi provvedimento, perché di subito chi volessi offendere può arrivare», ASF, *Consiglio del Cento, registri 1*, c. 29r.

cui costruzione doveva essere ultimata entro il 5 gennaio 1460⁶⁷. Diciotto banchi, sessanta rematori, quaranta uomini di equipaggio: questi i numeri del vascello da guerra il cui costo, stimato in 300 fiorini larghi per la fase della costruzione, doveva gravare sullo stanziamento dei Consoli del Mare per la manutenzione futura⁶⁸. Il controllo degli armati da assoldare come equipaggio della fusta era attribuito congiuntamente ai Cinque Governatori di Pisa e ai Consoli del Mare, revocando in questo modo quanto deliberato dalla Balia l'anno precedente quando l'ufficio dei Cinque era stato istituito come organo provvisorio, di durata annuale e deputato principalmente alla prevenzione dell'evasione fiscale⁶⁹.

Nell'estate del 1460 la provvisorietà dell'incarico attribuito ai Cinque Governatori di Pisa fu messo in discussione in seguito alla verifica dei lavori già messi in atto e che richiedevano continuità di controlli e di coordinamento: la rimodulazione delle gabelle, gli interventi strutturali alla nuova cittadella, il rilancio del commercio via mare e «qualunque altra cosa appartenente al buon governo di Pisa» necessitavano dell'attenzione e della «gran diligentia»⁷⁰ dimostrate dai Cinque nel primo periodo di attività.

Il problema istituzionale che si aprì riguardava l'elezione dei nuovi Consoli del Mare ai quali non potevano sovrapporsi né sostituirsi altri uffici; fu quindi deciso di unire i tre Consoli del Mare di Pisa con i due Provveditori delle Gabelle prorogando sino al 1461 l'organo dei Cinque Governatori e cercando di armonizzare le scadenze differenziate

⁶⁷ La difesa via mare di Porto Pisano era una questione di lunga durata. Già nel 1439 era stato deciso di allestire una galea di guardia a protezione dello scalo che i Consoli del Mare dovevano predisporre con priorità assoluta. Le spese necessarie per attuare il progetto furono sostenute dall'aumento delle gabelle applicate sulle merci in entrata e in uscita dal porto per un periodo di tempo non precisamente quantificato. Ciò che risulta chiaramente dalle decisioni deliberate in momenti diversi era la difficoltà di coniugare la sicurezza con la convenienza commerciale, mantenere l'attrattiva di Porto Pisano e di Livorno incentivandone, anzi, la posizione nel circuito mercantile mediterraneo e, al tempo stesso, porre grande cura alla tutela della sicurezza degli scali per conservarne intatta la buona reputazione. Il tutto nell'ottica di una sostenibilità economica sempre più difficile da conseguire, ASPi, *Gabella dei Contratti* 280, c. 77v.

⁶⁸ «Item che loro et loro successori sieno tenuti et debbino mantenere et conservare detta fusta accosto degli assignamenti de Consoli del Mare. Et così si debba et possa pagare per loro camerlengo senza alcuno pregiudicio», ASF, *Consiglio del Cento, registri* 1, c. 29v.

⁶⁹ ASF, *Balie* 29, c. 21v-22r.

⁷⁰ ASPi, *Gabella dei contratti* 280, c. 199v.

dell'entrata in carica di ogni gruppo di ufficiali. Un lavoro parecchio complesso il cui progetto fu esaminato dai Consigli del Popolo, del Comune e dei Cento nell'agosto del 1460, per essere poi attivato nell'autunno successivo⁷¹.

Che il ridimensionamento di tutti gli uffici incaricati della gestione del commercio marittimo e del sistema portuale fosse il fine perseguito dal Consiglio dei Cento è evidente anche dall'unificazione della difesa di Pisa e di Livorno nell'ottica di una razionalizzazione delle spese, quantificate in un massimo di 400 lire mensili, che avrebbe consentito al governo fiorentino di assorbire in un'unica voce i costi per il castellano di Livorno, per i suoi familiari e per i «conestabili per guardia delle forteze del porto»⁷². Alla fusta armata spettava quindi la protezione via mare anche di Livorno e l'intera operazione, nelle intenzioni dei Cento, doveva far recuperare la fiducia negli scali dello stato fiorentino la cui buona fama e la cui sicurezza erano state messe in crisi dai lunghi anni di guerra, di penuria di mezzi economici, di trascuratezza gestionale⁷³. Anche l'incanto delle galee fu sottratto ai Consoli del Mare e trasferito al Capitano di Parte guelfa, facendo della pratica di attribuzione dei vascelli da mercato un esercizio ancora più politicamente connotato e marcatamente ristretto al sistema delle Arti⁷⁴.

Sotto il profilo della durata della carica fu mantenuta la scansione annuale sia per i Consoli che per i Cinque di Pisa i cui emolumenti vennero equiparati, mentre la procedura elettorale passò sotto il controllo del Notaio delle Tratte⁷⁵. Il rilancio dell'organizzazione degli uffici e dei porti passava anche attraverso il recupero dell'attrattività degli scali toscani e, a tale scopo, il Consiglio dei Cento stabilì, nel gennaio del 1460, l'esenzione quinquennale da qualsiasi imposta per le merci che

⁷¹ *Ibidem*, c. 200r.

⁷² ASF, *Consiglio del Cento*, registri 1, c. 29v.

⁷³ Alle difficoltà endogene si aggiungevano cause esterne riconducibili alle azioni di disturbo messe in atto da Bernat Villamarì, ammiraglio del re di Napoli, che al comando di una flotta di triremi incrociava al largo di Porto Pisano, arrecando quotidianamente danni e mettendo in sofferenza le difese di Pisa e di Livorno, ASF, *Consulte e Pratiche* 55, c.140r.

⁷⁴ ASF, *Consoli del Mare*, 3, c. 126r. Sul serrato dialogo tra i Consoli del Mare e i corpi sociali si sofferma G. Ciccaglioni, *Il mare a Firenze*, cit., pp. 91-125. Molto più articolata la dialettica in ambito catalano dove, accanto al ceto dirigente cittadino, anche la Corona si inseriva come interlocutore del Consolato, Maccioni, *Il Consolato del mare di Barcellona*, cit., pp. 237-273.

⁷⁵ ASF, *Consiglio del Cento*, registri 1, c. 34r.

fossero state fatte transitare attraverso Pisa o Livorno per via terrestre o marittima⁷⁶. Le innovazioni introdotte furono quindi molte e sostanziali, conseguenza diretta dell'interesse del regime mediceo verso il commercio marittimo e della volontà dell'oligarchia di non concludere con un fallimento il progetto ambizioso di rendere Firenze una potenza mediterranea. I risultati conseguiti, però, neppure in questa circostanza sembrarono all'altezza delle aspettative e le ragioni furono ancora una volta le stesse: difficile sostenibilità, guerre, eccessiva presenza dello stato nella gestione della flotta.

⁷⁶ «Che per lo advenire cominciando adì primo d'aprile 1460 proximo futuro et per anni cinque solamente allora che seguiranno, qualunque mercantie, robe, mercie 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 impositione che fussino o sono al presente tenuti pagare», ASF, *Consiglio del Cento, registri* 1, c. 42v.

6. Gli anni del declino

Gli anni sessanta e settanta del Quattrocento furono l'ultimo periodo in cui i Consoli del Mare espressero una politica marittima, pur in una congiuntura sfavorevole per il commercio via mare che, in ragione di una sensibile diminuzione del livello di convenienza, non fu più ritenuto un settore strategico da tutelare senza compromessi. Al contrario, a Firenze la pratica della navigazione fu spesso messa in discussione¹, soprattutto sotto il profilo della sua onerosità e dei pericoli cui era esposta²; allo stesso modo, il controllo su Pisa richiedeva capitali e investimenti da non sottovalutare al pari della manutenzione ordinaria del territorio che, in taluni casi, fu direttamente finanziata dai beneficiari³. Ancora meno chiaramente che in passato furono individuate le mansioni dei Consoli del Mare che, esautorati dell'incarico di organizzare le aste per la concessione delle galee, periodicamente sostituiti nella sede pisana

¹ ASF, *Consulte e Pratiche* 58, cc. 82r-84r. Nonostante il formale impegno a non abbandonare il sistema marittimo, anzi a sostenerlo in tutti i modi opportuni, il governo fiorentino mostrò un disinteresse progressivamente crescente nei riguardi del comparto navale, sovente relegato a discussioni marginali o a deliberazioni affrettate, *ibidem*, c. 212r.

² Nell'agosto del 1461, ad esempio, il Consiglio dei Cento recepì la richiesta dei Cinque Governatori di Pisa relativa alla disponibilità di almeno due galee sottili adibite alla difesa dei porti, oppure alla protezione delle galee da mercato, di ritorno dalle rispettive tratte e minacciate dalla presenza di corsari, ASF, *Consiglio del Cento*, *protocolli* 1, cc. 16r, 23r.

³ È il caso delle frequenti esondazioni del Serchio che colpivano i terreni coltivati circostanti causando malcontento nei proprietari per l'inefficienza degli interventi di emergenza messi in atto dal governo fiorentino. Alla fine del 1461 l'Arcivescovo e il Capitano di Pisa, in collaborazione con i Consoli del Mare, furono quindi incaricati di effettuare opere strutturali di messa in sicurezza che andassero incontro alle necessità di tutela dei latifondisti sui quali, tuttavia, dovevano ricadere gli oneri economici dei lavori, ASF, *Consiglio del Cento*, *protocolli* 1, cc. 46r, 47r.

da uffici la cui provvisorietà o lunga durata di rado corrispondeva alle disposizioni normative che li avevano istituiti, rimasero come organo di raccordo tra il governo centrale e le strutture portuali fiorentine ricevendo in modo disarmonico e occasionale le richieste di intervento.

In un quadro molto composito e per parecchi versi confuso, si possono individuare comunque alcune linee di indirizzo: per prima cosa le difficoltà incontrate da Firenze nell'esercizio stesso del commercio marittimo, ostacoli ufficialmente ricondotti nei Consigli alla presenza di corsari nel Mediterraneo occidentale e orientale. Gli incanti per le galee di Levante erano andati quasi deserti nel settembre del 1461 e nel gennaio 1462 perché i costi per il noleggio e la difesa dei convogli – a totale carico dei conduttori e senza alcun incentivo pubblico – avrebbero vanificato gli introiti derivanti dagli scambi mercantili. Il Consiglio del Popolo e il Consiglio del Comune, analizzando in dettaglio le ragioni della crisi del commercio marittimo, rilevarono anche come il disinteresse progressivo dei mercanti nei riguardi dei mezzi navali avrebbe causato rapidamente conseguenze a cascata in termini di positivi risvolti economici e, soprattutto, di reputazione internazionale⁴.

Per ovviare agli inconvenienti e andare incontro ai mercanti – dal cui favore e dalla cui convenienza dipendeva il mantenimento o lo smantellamento del sistema navale fiorentino – furono deliberate, nell'immediato, l'attuazione di una serie di sostegni economici che sollevassero gli operatori commerciali da una parte delle spese⁵ e, sulla media distanza, un'intensa attività diplomatica con il regno di Napoli allo scopo di inserirsi nel sistema di protezione e controllo del Tirreno meridionale affidato all'ammiraglio aragonese Bernat Villamarì⁶. Non totalmente

⁴ «Et intensesi che seguitando questo modo, ogni anno si farebano maggiori chieste che moltiplicherebbe la spesa al comune per modo che in breve tempo il navigare sarebbe abandonato in tutto pe' lla città nostra. La quale cosa, quando avvenisse, il nostro comune ne perderebbe assai di riputatione et molto ne mancherebbe delle sue entrate, le nostre merchatantie et arti farebano assai meno che non fanno e universalmente tutto el nostro popolo ne riceverebbe grandissimo disagio e danno», ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 147r.

⁵ Il numero delle galee inviate ogni anno sulle rotte orientali e occidentali non sarebbe cambiato, ma una delle tre di ciascuna tratta sarebbe stata armata a spese del Comune e sarebbe stata distinta dalle altre grazie alla presenza a bordo del capitano, *ivi*. Il ruolo di rappresentante del reggimento rivestito dal comandante della flotta veniva così ad accentuarsi, in una commistione sempre più evidente tra intervento dello stato e capitali privati nella selezione del personale viaggiante.

⁶ Il pattugliamento delle coste tirreniche, regnicole e toscane, era uno dei deterrenti più efficaci contro le attività di pirateria e di corsa; occorreano tuttavia forze navali e risorse economiche adeguate che la repubblica di Firenze non possedeva e, per

sicura la via negoziale, ben più concrete furono le iniziative a tutela degli assegnatari delle galee che crebbero progressivamente sino a ridurre in maniera pressoché totale gli utili per il governo fiorentino.

Ne è un esempio molto chiaro il caso di Antonio Martelli⁷ e di Ludovico Strozzi, conduttori delle galee di Fiandra che, nell'autunno del 1462, a fronte di un impegno economico di 50 fiorini per l'appalto delle galee, ottennero un imponente sostegno da parte del governo: autorizzazione a riscuotere tutti i noli ed erogazione a loro favore di un consistente incentivo pari a 2.775 fiorini larghi. A carico del Martelli e dello Strozzi rimase solo l'armamento di tutte e tre le unità navali⁸.

Che le galee di Ponente fossero una delle risorse sulle quali facevano affidamento i Medici per i loro traffici mercantili è testimoniato anche dal diverso trattamento riservato alla tratta orientale; tra il novembre 1462 e il gennaio 1463 ai Consoli del Mare fu vietato di pianificare viaggi verso il Maghreb. Successivamente, tornando sulla propria decisione, i Consigli del Popolo e del Comune deliberarono di predisporre una sola galea grossa, con scali a Gaeta, Napoli e Sicilia da mettere all'asta per due giorni, trascorsi i quali l'attribuzione sarebbe stata effettuata a trattativa diretta. Per la galea di Barberia il governo fiorentino non prevede sovvenzioni per i conduttori, né si impegnava a sostenere alcuna spesa⁹.

tale ragione, i frequenti scambi epistolari con il Villamari, in un periodo di tregua politica e militare tra Firenze e gli Aragona, assicuravano la protezione non solo delle galee da mercato, ma anche degli scali portuali toscani, ASF, *Signori, missive I cancelleria* 44, cc. 77r-v, 79r, 87r (I Signori a Bernat Villamari, Firenze 16 aprile, 29 aprile, 13 giugno 1463). Sull'ammiraglio catalano, la sua carriera e l'autorità a lui attribuita, vedi Ryder, *The Kingdom of Naples*, cit., pp. 311-312, E. Basso, *Ferro, fame ac peste oppressa. L'ammiraglio Bernat de Villamari e il blocco navale di Genova (1456-1458)*. Barcelona, CSIS, 1994.

⁷ Il Martelli, legato alla famiglia Medici da rapporti di alleanza e di affari, aveva molti interessi anche a Pisa dove era socio dell'azienda del fratello Ugolino e dove, tra il 1460 e il 1461, aveva ricoperto l'incarico di capitano, De Roover, *Il Banco Medici*, cit., p. 358, ASF, *MaP*, filza 10, c. 500r (Antonio Martelli a Giovanni di Cosimo de' Medici, Pisa 2 maggio 1461), filza 16, c. 80r (Antonio Martelli a Piero di Cosimo de' Medici, Pisa 25 gennaio 1462). La vicinanza del Martelli ai Medici avvalorava l'ipotesi che l'interesse per il rilancio del commercio marittimo fosse alimentato soprattutto dalla famiglia egemone i cui affari, in particolare in relazione al trasporto dell'allume di Tolfa, richiedevano il supporto della flotta delle galee soprattutto nella tratta delle Fiandre.

⁸ ASF, *Consoli del Mare* 3, cc. 151v-152r. Il contributo alla riuscita dei viaggi sulle rotte occidentali fu prorogato sino al 1466 stabilizzandone l'entità entro un massimo di 2.500 fiorini, *ibidem*, c. 156r.

⁹ *Ibidem*, c. 155v.

È chiaro che una politica così difforme e diversamente impegnata sulle rotte frequentate dalle galee evidenzia da un lato la difficile sostenibilità generale del commercio marittimo da parte di Firenze e dall'altro lato il peso che gli interessi dei Medici avevano sulla selezione delle tratte da tutelare e mantenere in efficienza anche con sforzi finanziari non indifferenti. Il ruolo delle Arti si era andato quindi molto ridimensionando nel corso dei decenni, in favore dell'egemonia medicea che, progressivamente, stava facendo coincidere la propria prosperità con le politiche del reggimento in termini istituzionali, economici e mercantili¹⁰.

Considerando tuttavia che la presenza di Firenze nel Mediterraneo era stata resa possibile dalla costruzione di un progetto marittimo che considerasse ugualmente importanti tutte le rotte già frequentate dalle altre potenze marinare, il ripiegamento soltanto sulla tratta occidentale sotto il profilo dei maggiori investimenti, nonché la conseguente marginalità cui furono confinati i viaggi verso le coste africane e il vicino Oriente, attestano le difficoltà di un sistema la cui sopravvivenza era molto incerta e nel quale probabilmente non si ravvisavano più interessi realmente condivisi¹¹. È chiaro che, nelle considerazioni del governo fiorentino a proposito delle linee di navigazione dirette a est, rientrasse anche la presenza turca nel Mediterraneo orientale; le altre potenze marittime italiane, a loro volta, avevano adottato soluzioni alternative, a partire dalla metà del secolo, per ovviare alle difficoltà generate dall'insediamento ottomano a Bisanzio e sia Venezia, sia Genova avevano incentivato le tratte occidentali¹².

¹⁰ Il senso degli sforzi compiuti in questa direzione dalle prime generazioni dei Medici penso sia efficacemente sintetizzato da Lorenzo il Magnifico che, nei suoi *Ricordi*, a proposito della successione al padre Piero, annotava: «Le quali cose... mal volentieri accettai, e solo per conservazione delli amici e sustanze nostre, perché a Firenze si può mal vivere ricco senza lo Stato», Lorenzo de' Medici, *Ricordi*, in Id., *Opere*, a cura di T. Zanato, Torino, Einaudi, 1992, p. XXXIX.

¹¹ Le discussioni dell'oligarchia fiorentina sono chiarificanti in relazione al bivio cui era giunta la situazione: a marzo del 1466 se Francesco Benini si dichiarò favorevole alla riduzione a due sole galee per tratta e Carlo Pandolfini al proseguimento dell'esperienza marittima «omnis modis», Tommaso Soderini espresse opinione contraria al finanziamento del Consolato e Otto Niccolini bocciò addirittura l'ipotesi di convocare in audizione i Consoli prima di deliberare il blocco del finanziamento, ASF, *Consulte e Pratiche* 58, cc.84r, 105r-106r.

¹² La Serenissima aveva interrotto il commercio verso il Mar Nero, incrementando le rotte verso ovest, mentre Genova, pur avendo perso quasi tutte le colonie, era presente ancora in modo più o meno saldo sulle piazze di Chio, Salonicco, Famagosta, Alessandria d'Egitto, Tunisi e la Barberia, intensificando, allo stesso

C'erano inoltre da considerare i costi necessari alla difesa di Porto Pisano la cui debolezza strutturale si univa all'evidente contrazione del movimento marittimo da parte della dominante. In particolare, all'inizio degli anni settanta del Quattrocento, ripetuti assalti pirateschi avevano creato intorno a Porto Pisano una fama negativa di approdo insicuro, causando un dannoso decremento del traffico navale; d'altra parte, le contromisure adottate da Firenze non solo si rivelarono confuse e aggiustate in corso d'opera¹³, ma evidenziarono anche lo stato di palese disordine in cui versava l'ufficio dei Consoli, come riportato anche alla Balia dalle testimonianze «di molti savii cittadini¹⁴».

La situazione fu affrontata dalla Balia in maniera strutturale soltanto nel 1472 quando, in esito alla valutazione complessiva del recente operato del Consolato, corrispose una nuova riforma – l'ultima del Quattrocento – che ne ridimensionava ancora una volta composizione, denominazione e competenze. Per prima cosa fu stabilito chiaramente che la rotta delle Fiandre e dell'Inghilterra dovessero restare l'unica da mantenere operante, seppure ridotto a due, dalle tre precedenti, il numero delle galee messe all'incanto. Nonostante ciò, l'ufficio non aveva i mezzi necessari ad allestire i vascelli, né il governo fiorentino era in grado di sopperire con stanziamenti aggiuntivi¹⁵. Oltre alla dichiarata

tempo, i viaggi verso l'Inghilterra, J.C. Hocquet, *Les routes maritimes du commerce vénitien aux XVe et XVIe siècles*, in *Navi e navigazione nei secoli XV e XVI*, cit., vol. II, p. 582 (579-605), Balletto, *Navi e navigazione*, cit., pp. 21-22, E. Basso, *Insedimenti e commerci nel Mediterraneo bassomedievale: i mercanti genovesi dal Mar Nero all'Atlantico*, Torino, Valerio, 2008, A. Musarra, *The role of Famagusta in Genoese maritime routes between the fourteenth and the fifteenth centuries*, in *Famagusta Maritima. Mariners, Merchants, Pilgrims and Mercenaries*, ed. M. Walsh, Leiden, Brill, 2019, pp. 130-143. A proposito degli operatori economici genovesi in Inghilterra, presenti sull'isola almeno dalla fine del Duecento, rinvio a A. Nicolini, *Mercanti e fattori genovesi in Inghilterra nel Quattrocento*, in «Atti della Società ligure di storia patria», n.s., XLV/3 (2005), pp. 495-535, E. Basso, *I Genovesi in Inghilterra fra Tardo Medioevo e Prima Età Moderna*, in *Genova: una "porta" del Mediterraneo*, cit., vol. I, pp. 523-574.

¹³ In un primo momento la Balia pensò di armare una triremi per dedicarla alla custodia di Porto Pisano; in un secondo tempo, dietro sollecitazione dei Consoli del Mare che spiegarono l'inadeguatezza dell'imbarcazione per scopi difensivi, la Balia moltiplicò i vascelli attrezzati per gli scontri navali addebitandone però i costi esclusivamente sugli stanziamenti del Consolato, ASF, *Balie* 31, cc. 15r, 18r.

¹⁴ *Ibidem*, c. 65r.

¹⁵ «Considerato... ch'è Consoli del Mare di Firenze sono tenuti et debbono... ciaschuno anno del mese di gennaio fare almeno bandire due galee grosse di mercato per viaggio d'Inghilterra et Fiandra, et poi del mese di febbraio di tale anno incantarle et darle, et considerando che quando per detti Consoli si bandissimo, incantassino et dessonsi dette galee per detto viaggio per detti tempi come per gli ordini si dispone per mettere a ordine dette galee de' mancamenti hanno et bisogni loro, bisognerebbe

manca di liquidità, il problema più immediato risiedeva nell'impossibilità per i Consoli di esigere i loro crediti di Monte dal momento che la recente riforma finanziaria aveva escluso dalla riscossione delle cedole i contribuenti non soggetti al pagamento dei tributi¹⁶.

La perdita di una cifra ingente e soprattutto l'inaccessibilità allo strumento finanziario che i Consoli – come del resto buona parte della società fiorentina – utilizzavano in luogo di un circolante molto rarefatto¹⁷ innescarono una reazione a catena ai danni dell'organizzazione dei viaggi delle galee che, non più supportate dagli investimenti dei Consoli, né dai fondi del governo fiorentino, non aveva senso continuare a mantenere in attività. La Balia, infatti, deliberò di sospendere tutte le procedure di asta e assegnazione dei vascelli da mercato¹⁸. Dopo cinquant'anni di pratica della navigazione, lo stato fiorentino prese atto dell'insostenibilità del sistema e pose fine, almeno nella struttura operante sino all'inizio del 1472, all'esperienza marittima. Chiaramente, la decisione – drastica ma probabilmente non più procrastinabile – ebbe conseguenze sul Consolato del Mare la cui utilità era venuta a cadere. Nel febbraio del 1472, la Balia stabilì quindi di non procedere alle nuove elezioni dei Consoli una volta terminato il mandato di quelli in carica, ma di attribuire ai Capitani della Parte Guelfa «ogni auctorità che... al presente hanno e Consoli del Mare della città di Firenze»¹⁹.

spendere buona somma di danari per farle naviganti, et che i presenti Consoli non hanno da provvedere né fare dette spese», ASF, *Balie* 31, cc. 71v-72r.

¹⁶ La questione era della massima rilevanza perché i titoli di stato posseduti dai Consoli del Mare erano una voce significativa del bilancio dell'ufficio e gli interessi integravano in maniera spesso determinante gli stanziamenti inadeguati. La riforma del Monte comportava la perdita, per il Consolato, di ben 38.569 «crediti di Monte», mettendo in ginocchio l'intera filiera del commercio marittimo fiorentino, ASF, *Balie* 31, c. 71r. Per l'organizzazione finanziaria dello stato di Firenze si veda, E. Conti, *L'imposta diretta a Firenze nel Quattrocento (1427-1494)*, Roma, Istituto Storico Italiano per il Medio Evo, 1984, A. Brown, *Public and private interest: Lorenzo, the Monte and the Seventeen Reformers*, in *Lorenzo de' Medici. Studi*, a cura di G. C. Garfagnini, Firenze, Olschki, 1992, pp. 103-165, G. Ciappelli, *Il mercato dei titoli del debito pubblico a Firenze nel Tre-Quattrocento*, in *Corona, municipis i fiscalitat a la baixa Edat Mitjana*. Atti del Convegno (Lerida, 22-24 novembre 1995), a cura di M. Sanchez e A. Furiò, Lerida, Signe, 1997, pp. 623-641, A. Molho, *L'amministrazione del debito pubblico a Firenze nel quindicesimo secolo*, in Id., *Firenze nel Quattrocento. 1, Politica e fiscalità*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2006, pp. 113-130.

¹⁷ Molho, *L'amministrazione del debito pubblico*, cit., pp. 128-130.

¹⁸ «Che i presenti Consoli del Mare di Firenze non possino né debbino più al presente fare bandire o incantare né dare dette galee di sopra nominate a' tempi detti», ASF, *Balie* 31, c. 71v.

¹⁹ *Ibidem*, c. 75r.

Restava però aperta la questione del governo di Pisa, come di consueto non disgiunta dall'ufficio consolare o dagli organi che, per periodi di varia durata, lo avevano sostituito. Anche nel 1472 non si fece eccezione alla prassi divenuta ormai consuetudine; azzerate le istituzioni presenti sul territorio fino a quel momento, la Balia deliberò di articolare in tre tappe la nuova riforma. Da giugno a dicembre del 1472, i Consoli del Mare non più eletti a Firenze dovevano invece assicurare un semestre a Pisa, trascorso il quale – sospese le attività anche dei due Provveditori delle Gabelle – un altro ufficio avrebbe assorbito entrambi, nella denominazione e nelle funzioni²⁰.

Dal primo gennaio del 1473 i quattro ufficiali si prevedeva prendessero dimora a Pisa nell'abitazione dei Consoli, era loro imposto l'obbligo di residenza e vigeva il divieto di essere accompagnati dalle famiglie. Gli spazi adibiti a dogana costituivano ancora una parte dell'edificio che ospitava gli ufficiali i quali erano tenuti – sulla base delle capillari disposizioni della Balia – a dedicare l'orario diurno allo svolgimento delle loro mansioni²¹. Completavano la squadra il notaio e il provveditore dell'arsenale, scelto e pagato dai Quattro, la cui opera doveva essere attenta, minuziosa, controllata costantemente dagli ufficiali e tracciata in maniera meticolosa mediante rendiconti, inventari e verifiche trimestrali. Il salario mensile dei nuovi Consoli e Provveditori delle Gabelle era pari a venti fiorini larghi ciascuno, quello del notaio a nove, mentre gli emolumenti del provveditore dell'arsenale non dovevano eccedere le venti lire al mese²².

L'intera filiera del lavoro dell'ufficio era sottoposta al sindacato di due rappresentanti degli Ufficiali del Monte che, ogni anno nel mese di gennaio, dovevano recarsi a Pisa e lì risiedere per due settimane al massimo, effettuando non solo controlli accurati sul bilancio, ma entrando nel merito delle spese registrate valutandone analiticamente la

²⁰ «Diputisi un nuovo uficio di quattro cittadini el quale si chiami uficio de' consoli del mare et proveditori delle gabelle di Pisa, de' quali quattro, tre ne sia del membro de' maggiori et uno del membro de' minori, et habbino e' detti quattro et tre di loro d'accordo circa il governo dell'uficio de' consoli del mare di Pisa quella auctorità che ... hanno e' consoli che al presente vi sono et circa l'uficio delle gabelle di Pisa habbino quella auctorità che hanno i provveditori di Pisa sì che l'effecto sia che l'auctorità di detti due ufici sia con ogni sua parte et effecto, emolumenti et observantia, conditioni et modi transferita in detto nuovo uficio», ASF, *Balie* 31, c. 75r.

²¹ *Ibidem*, c.75v.

²² *Ibidem*, c.76r.

correttezza. Se fossero state rintracciate voci di uscita non suscettibili di approvazione la sanzione pecuniaria comminata doveva ammontare al doppio, con iscrizione immediata allo Specchio degli ufficiali e licenza concessa al Provveditore del Monte affinché «con ogni rimedio oportuno gli costringhino al pagamento»²³.

Rispetto alle riforme precedenti, quella del 1472 denuncia una situazione sicuramente molto diversa. Nel 1458 il Consiglio dei Cento aveva riscontrato un'amministrazione deficitaria dello scalo pisano, censurandone la trascuratezza senza tuttavia intervenire in modo particolarmente invasivo. In quel frangente il reggimento aveva optato per la riorganizzazione del sistema portuale andando a incidere soprattutto sulle strutture difensive dei poli livornese e pisano; il problema della protezione armata era evidentemente la questione più urgente da risolvere, insieme con una più capillare definizione della gerarchia di bordo sulle navi da guerra. Efficienza, sicurezza e attrattività dei porti toscani erano state le priorità delle riforme del 1458, in un'ottica di rilancio della marineria fiorentina inquadrata internamente nel rafforzamento del regime di Cosimo de' Medici ed esternamente nelle prospettive di equilibrio peninsulare aperte dalla Lega italica del 1455²⁴.

Ben diverso l'approccio ai problemi adottato dalla Balìa nel 1472; nonostante le riunioni dell'oligarchia fiorentina fossero le occasioni più frequenti di confronto sull'opportunità di conservare o disattivare la pratica della navigazione, i verbali della Balìa lasciano però trapelare problemi di altra natura. Malversazioni, bilanci fuori controllo, spese non coerenti con l'esercizio dell'ufficio consolare emergono per la

²³ *Ibidem*, cc.76r-v.

²⁴ La bibliografia sulla Lega italica, sulle sue conseguenze e sulle tante alterazioni che ne fecero uno strumento molto instabile di pace è sterminata. Mi limito qui ad alcuni brevi suggerimenti di lettura come approccio iniziale al tema: G. Nebbia, *La lega italica del 1455: sue vicende e sua rinnovazione nel 1470*, in «Archivio storico lombardo», 69 (1939), pp. 115-135, R. Cessi, *La "lega italica" e la sua funzione storica nella seconda metà del sec XV*, in «Atti del reale istituto veneto di scienze, lettere ed arti», 102/2 (1942-1943), pp. 100-176, R. Fubini, *Lega italica e politica dell'equilibrio all'avvento di Lorenzo de' Medici al potere*, in Id., *Italia quattrocentesca. Politica e diplomazia nell'età di Lorenzo il Magnifico*, Milano, Franco Angeli, 1994, pp. 185-219, Fubini, *Niccolò V, Francesco Sforza e la Lega italica: un memoriale adespoto di Giovanni Castiglioni, vescovo di Coutences (Milano, 12 settembre 1451)*, in Papato, *stati regionali e Lunigiana nell'età di Niccolò V*. Atti delle giornate di studio (La Spezia, Sarzana, Pontremoli, Bagnone, 25-28 maggio 2000), a cura di E. M. Vecchi, La Spezia, 2004, pp. 169-197. Brevi sintesi in I. Lazzarini, *L'Italia degli Stati territoriali. Secoli XIII-XV*, Roma-Bari, Laterza, 2003, pp. 72-74, V. Reinhardt, *Il Rinascimento in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2004 (ed. or. München, Verlag C. H. Beck, 2002), pp. 27-28.

prima volta in modo formale e sono stigmatizzati con decisione. Non risultano, fino al governo laurenziano, esercizi di verifica dell'operato dei Consoli del Mare né degli istituti che, nei decenni precedenti, ne avevano saltuariamente sostituito le competenze.

Il dialogo costante tra il Consolato e il governo centrale, sovente mediato da magistrature straordinarie come la Balìa, riguardava infatti gli aspetti pratici dell'attività marittima e la continuità del circuito mercantile mediterraneo, in una prospettiva di convenienza per le Arti che dell'ufficio consolare erano al tempo stesso materia prima e prodotto finito.

Probabilmente una serie di fattori avevano concorso a infiltrare nel Consolato pratiche illegali: l'obbligo di residenzialità unito all'assenza di procedimenti valutativi del lavoro svolto, la contrazione progressiva della remunerazione salariale che poteva aver indotto a cercare diversi flussi di guadagno, in particolare dopo il divieto di rinuncia all'ufficio introdotto nel 1445²⁵, il presidio delle pratiche doganali che poneva i Consoli al centro di un indotto economico importante della cui trasparenza il governo fiorentino non si era mai curato in maniera strutturale.

Da non trascurare neppure i cambiamenti intervenuti in seguito alla conquista di Volterra e all'acquisizione dei giacimenti di allume che, affrancando l'industria laniera fiorentina dal prodotto delle miniere tolfetane, offrivano rinnovate opportunità di infrangere il monopolio pontificio nelle esportazioni del minerale²⁶. E per agevolare la diffusione dell'allume sui mercati internazionali era necessario rilanciare la flotta di stato, in particolare lungo le rotte occidentali, per rifornire le piazze borgognone, fiamminghe e inglesi. Al tempo stesso la nuova riforma, intesa a recuperare la convenienza dei viaggi sul mare, doveva in prima istanza ricostruire la credibilità del Consolato del Mare, evidentemente incrinata da abitudini illecite e prassi illegali. Da non sottovalutare neppure le ormai storiche esigenze di controllo del territorio pisano che, seppure all'apparenza secondarie nelle decisioni della Balìa del 1472, erano in ogni caso ben presenti ai legislatori²⁷.

²⁵ Cfr. *supra*, p. 44.

²⁶ Sull'attacco militare a Volterra e le sue conseguenze in termini di esercizio del dominio e di prospettive economico-mercantili rinvio all'ancora fondamentale studio di E. Fiumi, *L'impresa di Lorenzo de' Medici contro Volterra, 1472*, Firenze, Olschki, 1948 e a R. Fubini, *Lorenzo de' Medici e Volterra*, in Id., *Quattrocento fiorentino. Politica diplomazia cultura*, Pisa, Pacini, 1996, pp. 123-139.

²⁷ È quanto si può dedurre dal messaggio gratulatorio inviato nel 1475 ai Consoli del

La riforma sembrò avere l'esito auspicato e, negli anni immediatamente successivi, i Consoli del Mare esercitarono anche prerogative in termini di cause marittime che, negli altri contesti mediterranei, erano la competenza primaria dell'ufficio²⁸. Il carteggio pressoché quotidiano con il governo centrale evidenzia una volta di più il controllo esercitato dal reggimento sul Consolato, dato di per sé tutt'altro che particolare se non si faccia riferimento alle caratteristiche peculiari che erano state impresse all'ufficio all'atto della sua istituzione. Il rilancio del sistema marittimo non implicò in ogni caso l'attribuzione ai Consoli di prerogative loro sottratte come l'organizzazione delle aste per l'assegnazione delle galee. In una stagione di apparentemente stabile recupero della legalità in ogni aspetto del settore della navigazione, gli incanti rimasero in carico al Capitano della Parte Guelfa il quale, tuttavia, nell'ambito delle discussioni sull'opportunità di riformulare le norme statutarie concernenti la materia marittima per agevolarne

Mare nel quale il governo fiorentino si compiaceva delle molte opere di pubblica utilità realizzate dagli ufficiali, dell'accurata e costante manutenzione dei fossi della città di Pisa e del suo contado e del consenso che l'impegno a favore della comunità stava guadagnando alla dominante, ASF, *Signori, missive II cancelleria* 7, c. 2r (I Signori ai Consoli del Mare di Pisa, Firenze 4 settembre 1475). Il problema della manutenzione dei fossi si inquadrava in un contesto più ampio di bonifica di un territorio acquitrinoso, dominando il quale si sottraevano aree incolte restituendole all'agricoltura. È in questo senso che andava l'intenzione di Lorenzo de' Medici quando istituì nel 1475 l'"Opera per la reparatione del contado", punto di arrivo di una lunga serie di interventi attuati nei decenni precedenti e tesi a limitare il pascolo brado a favore del coltivo, Petralia, *Pisa laurenziana*, cit., pp. 961-972. I Consoli del Mare ricevettero quindi l'incarico di mettere in atto le disposizioni di Lorenzo coinvolgendo nell'opera anche gli abitanti del territorio, ASF, *Consoli del Mare* 8, cc. 1r-8v.

²⁸ Solo per fare qualche esempio, i Consoli si occuparono delle conseguenze del naufragio di una galea di ritorno dalla Catalogna di proprietà del veneziano Girolamo Tiepolo che, inabissatasi al largo delle coste pisane, trasportava anche mercanzie del fiorentino Antonio Martelli. Gli indennizzi da erogare a chi avesse perduto l'intero carico, la restituzione ai proprietari delle merci recuperate, la raccolta delle testimonianze dei mercanti coinvolti e l'analisi della nota di carico per stabilire le corrette posizioni di tutti gli interessati occuparono l'attenzione dei Consoli dall'ottobre del 1473 al gennaio del 1474. La ricostruzione delle varie fasi della vicenda e l'identificazione delle parti in causa possono essere effettuate mediante il carteggio intrattenuto fra il governo fiorentino e i Consoli, cfr. quindi, ASF, *Signori, missive II cancelleria* 5, c. 176v. (I Signori ai Consoli del Mare, Firenze 16 ottobre 1473), 6, cc. 1r-2r, 5v-9r, 16v, 26r, 33r, 34r, 42v, 53r-v, 58r-v (I Signori ai Consoli del Mare, Firenze, 3 novembre 1473 - 25 gennaio 1474). Contemporaneamente si interessarono alla vertenza che oppose Francesco Tedaldi, patrono di una delle galee operanti sulla rotta borgognona, ai mercanti proprietari dei beni imbarcati sul naviglio che accusavano il Tedaldi di frode, ASF, *Signori, missive II cancelleria* 6, c. 16r (I Signori ai Consoli del Mare, Firenze 23 novembre 1473).

l'attrattività, rilevò la necessità non contrattabile che le aste fossero sempre supportate da una scrittura pubblica²⁹.

Al di là delle pratiche di conservazione della memoria penso che in questo caso si trattasse di regolamentare un settore che, probabilmente, nel passato recente aveva attraversato fasi piuttosto complesse in cui il ruolo delle Arti aveva giocato in profondità a favore dei gruppi mercantili, forzando lo sviluppo degli eventi più nel senso dell'utile che dell'onore. Il nuovo corso impresso alla navigazione marittima non poteva in ogni caso prescindere dalle misure difensive a protezione degli scali portuali la cui adeguatezza doveva essere commisurata ai frequenti episodi di pirateria che il governo fiorentino segnalava ai Consoli³⁰. Dal carteggio tra il Consolato e i Maggiori Uffici si deduce un controllo molto serrato sull'operato dei Consoli e un uso composito delle galee che, se spesso erano al servizio delle esigenze di approvvigionamento della dominante³¹, talvolta venivano anche riservate ad uso esclusivo del reggimento senza che all'ufficio consolare fosse fornito alcun dettaglio esplicativo³².

Si tratta di testimonianze numericamente scarse e quindi insufficienti a costituire una statistica attendibile, tuttavia l'impressione è che, negli

²⁹ Sono gli argomenti all'ordine del giorno della Pratica del luglio 1474 quando Antonio Martelli, sollecitando agevolazioni a favore dei conduttori delle galee, suscitò la risposta decisa di Francesco Dini, il Capitano di Parte Guelfa in carica, sulla cogenza delle scritture pubbliche attestanti la regolarità delle aste. Dello stesso parere Bongianni Gianfigliuzzi che, tentando di conciliare onore e utile - un binomio che guidava costantemente l'azione politica del governo fiorentino soprattutto in età laurenziana -, dichiarò «presertim modo cum ex facto cum conductoribus sit agendum, favendo mercatoribus omnibus in rebus et salva semper legum imprimis observantia», ASF, *Consulte e Pratiche* 60, c. 145v. Sul rapporto indissolubile tra fama e guadagni nella visione di Lorenzo il Magnifico si veda M. M. Bullard, *In pursuit of honore et utile. Lorenzo de' Medici and Rome*, in *Lorenzo il Magnifico e il suo mondo*. Atti del convegno internazionale (Firenze, 9-13 giugno 1992), a cura di G. C. Garfagnini, Firenze, Olschki, 1994, pp. 123-142.

³⁰ In alcuni casi si trattava di minacce portate direttamente ai porti toscani in altri di razzie ai danni di galee fiorentine (quelle annonarie ad esempio) condotte in aree diverse, soprattutto liguri, ASF, *Signori, missive II cancelleria* 6, cc. 122v (i Signori ai Consoli del Mare, Firenze, 13 giugno 1474), 182r (i Signori ai Consoli del Mare, Firenze 24 ottobre 1474).

³¹ Gli ufficiali dell'Abbondanza avevano facoltà di riservare ai propri fini le galee di ritorno a Porto Pisano, *ibidem*, c. 159r (i Signori ai Consoli del Mare, Firenze 6 settembre 1474).

³² «La galea che è in porto lasciatela stare in porto et non la fate tirare in Arno, imperoché intendiamo adoperarla per bisogni del nostro comune. Et in brieve tempo et quando a che la voremo usare ne sarete avisati. Lasciatela stare adunche in porto», *ivi* (i Signori ai Consoli del Mare, Firenze 5 settembre 1474).

anni settanta del Quattrocento, l'organizzazione marittima fiorentina sia stata ancora più marcatamente che in passato piegata ai bisogni della sola città di Firenze, con una chiusura che accentuava la prospettiva locale nella quale il sistema stesso era stato concepito e realizzato. Quando, dopo la congiura dei Pazzi³³ del 1478, si aprì una nuova stagione di guerra, il commercio marittimo ne subì le ripercussioni, questa volta con poche possibilità di un riassetto complessivo una volta raggiunta la pace.

Per quanto le operazioni belliche del biennio 1478-1480 non fossero condotte via mare, i porti erano in ogni caso esposti ad attacchi e sabotaggi in particolare da parte del regno di Napoli nuovamente nemico di Firenze³⁴. In una situazione del genere, esercitare il commercio marittimo rappresentava un rischio enorme non solo per la riuscita delle pratiche della mercatura in un Mediterraneo diventato ostile, ma soprattutto per l'alto costo di vite umane che eventuali assalti alle galee mercantili potevano provocare³⁵. Il caso dei vascelli bloccati a Marsiglia e rimasti per oltre un mese isolati senza riuscire a salpare fu un segnale inequivocabile dell'impossibilità di proseguire i commerci via mare. Nel 1479 infatti il governo fiorentino deliberò che «galee pro futuro anno non incantentur»³⁶.

³³ R. Fubini, *La congiura dei Pazzi: radici politico-sociali ragioni di un fallimento*, in Id., *Italia quattrocentesca*, cit., pp. 87-10; T. Daniels, *La congiura dei Pazzi: i documenti del conflitto tra Lorenzo de' Medici e Sisto IV*, Firenze, Edifir 2013, L. Martines, *La congiura dei Pazzi*, Milano, Mondadori, 2004 (ed. or. London 2003). M. Simonetta, *L'enigma Montefeltro*, Milano, Rizzoli, 2008. Il resoconto stilato dal Poliziano, testimone oculare dell'attentato a Lorenzo e Giuliano de' Medici è edito in *Coniurationis commentarium*, a cura di L. Perini, Firenze, Firenze University Press, 2012, ma si veda anche Angelo Poliziano, Gentile Becchi, *La congiura della verità*, introduzione, commento e cura di M. Simonetta, Napoli, La scuola di Pitagora, 2012.

³⁴ Nell'autunno del 1478 a essere minacciato dalle galee aragonesi del re Ferrante era il porto toscano di Mutrone che i Dieci di Balìa ordinarono ai Consoli di proteggere senza badare a spese, ASF, *Dieci di Balìa, missive 5*, c. 140r (i Dieci di Balìa ai Consoli del Mare, Firenze 17 ottobre 1478). Dalle coste liguri, invece, galee sottili armate salparono alla volta di Livorno, ASF, *Dieci di Balìa, missive 7*, c. 10v (i Dieci di Balìa ai Consoli del Mare, Firenze 15 dicembre 1478).

³⁵ Il governo fiorentino era ben consapevole della gravità del quadro politico, tanto da ingiungere, nel dicembre del 1478, ai capitani delle galee di Ponente e di Barberia di non lasciare il porto di Marsiglia perché nessun altro attracco sarebbe stato sicuro. Ai Consoli del Mare fu invece affidato il compito di inviare due unità navali armate a Capo Corso e all'isola di Gorgona per intercettare le galee che avessero già lasciato Marsiglia e far loro invertire la rotta. Solo alla metà di gennaio del 1478 le quattro galee riuscirono a rientrare a Porto Pisano, ASF, *Dieci di Balìa, missive 7*, cc. 11r, 12r-v, 33v, 87v (i Dieci di Balìa ai capitani e ai patroni delle galee di Ponente e di Barberia e ai Consoli del Mare, Firenze 15 e 24 dicembre 1478, 14 gennaio 1479).

³⁶ ASF, *Carte di corredo 40*, c. 75r.

Durante i successivi due anni, i compiti attribuiti ai Consoli del Mare furono di natura prevalentemente militare e l'organizzazione delle competenze loro assegnate fu gestita dagli Otto di Pratica cui l'ufficio consolare doveva rispondere dell'operato quotidiano. Considerata la posizione strategica di Pisa e dato che buona parte delle operazioni belliche avevano luogo verso il confine ligure in difesa di Sarzana e Sarzanello contese ai Genovesi, i Consoli in prevalenza si occupavano della sistemazione delle truppe nel tentativo di arrecare il minore danno ai territori delle comunità soggette³⁷ e della fornitura delle munizioni ai commissari fiorentini al campo che ne facessero richiesta³⁸.

L'attribuzione di mansioni funzionali a un periodo di guerra non fu stavolta né occasionale né provvisoria; gli ultimi anni del Quattrocento sancirono il declino dell'istituto consolare che soltanto sporadicamente tornò a occuparsi di questioni inerenti la navigazione³⁹, mentre molto più spesso svolgeva un'attività di ordinaria amministrazione sia per quanto concerneva la quotidianità cittadina⁴⁰ e sia a proposito di

³⁷ ASF, *Otto di Pratica, missive 1*, cc. 13r-v, 41v, 50v-51r (gli Otto di Pratica ai Consoli del Mare, Firenze 12 luglio, 24 agosto, 10 settembre 1480), ASF, *Dieci di Balia, deliberazioni, condotte e stanziamenti 27*, c. 164v.

³⁸ ASF, *Otto di Pratica, missive 1*, cc. 55r-v (gli Otto di Pratica ai Consoli del Mare, Firenze 15 settembre 1480). Il censimento delle munizioni rimase in carico ai Consoli anche dopo la conclusione del conflitto quando gli Otto di Pratica, nel dicembre del 1481, ne ordinarono la rendicontazione sia per il territorio pisano e sia per il Valdarno di Sotto. Il risultato dei controlli evidenziò la dispersione di una quantità ingente di munizioni non più rintracciabili delle quali tuttavia ai Consoli fu ordinato di proseguire le ricerche, ASF, *Otto di Pratica, missive 2*, cc. 23r-v, 29r (gli Otto di Pratica ai Consoli del Mare, Firenze 12, 18 dicembre 1481).

³⁹ In massima parte l'impegno dei Consoli era rivolto a dirimere controversie legali, allineandosi - quasi paradossalmente al termine della loro parabola istituzionale - alle competenze legate al Consolato marittimo delle altre potenze mediterranee: merci rubate, galee danneggiate a Porto Pisano, assalti dei corsari che, all'inizio degli anni ottanta, si spingevano sino alla foce dell'Arno, ASF, *Otto di Pratica, missive 2*, cc. 27r, 30r, 57r-v (gli Otto di Pratica ai Consoli del Mare, 14, 22 dicembre 1481, 6 febbraio 1482), *Signori, missive II cancelleria 11*, cc. 50v-51r (i Signori ai Consoli del Mare, 19 febbraio 1483).

⁴⁰ L'epidemia di peste che interessò Pisa alla metà degli anni ottanta fu tanto grave da spingere il governo fiorentino a ordinare il trasferimento nel contado di tutti i pisani che avessero voluto lasciare la città. I lavori dovevano essere coordinati dai Consoli che poi avrebbero ricondotto gli abitanti a Pisa una volta terminata la pestilenza, ASF, *Signori, missive II cancelleria 12*, c. 36r (i Signori ai Consoli del Mare, Firenze 15 ottobre 1485). La gestione dell'emergenza prevedeva anche la sospensione del pagamento delle gabelle al rientro dei cittadini a Pisa e mi pare un chiaro segnale dell'attenzione di Firenze nei riguardi della stabilità della concentrazione demica (essenziale ai fini del calcolo delle imposte e della nomina dei rettori), in particolare per la rinnovata

cause civili⁴¹. Spesso, ai Consoli veniva anche chiesto di fornire ingenti quantitativi di pesce per allestire i banchetti in occasione delle visite a Firenze di personaggi illustri⁴², attività tutt'altro che incongrua, ma che pare intensificarsi nell'ultimo ventennio del secolo. Non penso sia casuale che, negli anni novanta, accanto alla tradizionale denominazione di Consoli del Mare si affianchi quella di Consoli di Pisa o Consoli della città di Pisa.

Il legame diretto con il governo del territorio, sempre presente nell'articolata vicenda istituzionale quattrocentesca del Consolato del Mare di Firenze, è sancito alla fine del secolo anche dal nome dell'ufficio, quasi un formale riconoscimento tardivo di competenze e mansioni che per molti decenni avevano sovente sopravanzato le ragioni alla base dell'origine dei Consoli, senza mai essere codificate a livello statutario.

attrattività della città sotto il profilo culturale grazie al rilancio dello *Studium* voluto da Lorenzo de' Medici nel 1472, Petralia, *Pisa laurenziana*, cit., pp. 972-974.

- ⁴¹ Si trattava in prevalenza di controversie ereditarie [ASF, *Signori, missive II cancelleria* 12, cc. 144v-145r (i Signori ai Consoli del Mare Firenze 20 novembre 1486), *Signori, missive II cancelleria* 17, c. 26r (i Signori ai Consoli del Mare, 25 maggio 1493)], difficoltà con la comunità studentesca dello *Studium* [*ibidem*, cc. 131r, 135v (i Signori ai Consoli del Mare, 3 e 24 ottobre 1493)], caccia ai ricercati [ASF, *Signori, missive II cancelleria* 18, cc. 58r-v (i Signori ai Consoli del Mare, Firenze 2 maggio 1494)].
- ⁴² L'approvvigionamento ittico della mensa della Signoria fiorentina era già stata attribuita ai Consoli sino dall'inizio dell'età laurenziana. La visita di Galeazzo Maria Sforza nell'agosto del 1470 fu il motivo per la richiesta di quanto «più pescie che è possibile et più bello et bene sotto et acconcio d'ogni cosa a conservarlo», ASF, *Signori, missive II cancelleria* 3, c. 107v (i Signori ai Consoli del Mare, Firenze 18 agosto 1470). Dieci anni dopo, il passaggio e la breve sosta a Firenze del cardinale Giovanni d'Aragona, figlio del re di Napoli, Ferrante, fu un'altra occasione per ordinare ai Consoli la consegna di una quantità di pescato del valore di 400 lire, ASF, *Signori, missive II cancelleria* 9, c. 86v (i Signori ai Consoli del Mare, Firenze 14 agosto 1480), mentre nell'autunno del 1492 la necessità del pesce era motivata dall'ingresso in città degli ambasciatori di Milano e Ferrara diretti a Roma, ASF, *Signori, missive II cancelleria* 16, c. 110v (i Signori ai Consoli del Mare, Firenze 4 novembre 1492).

PARTE SECONDA

GENTE DI MARE

1. Il personale di bordo

1a. Le aste delle galee

Il volume di Michael Mallett dedicato al commercio marittimo fiorentino¹ offre un ampio spaccato sulle rotte, sulle merci trasportate, sulle attese nutrite dai mercanti fiorentini verso le nuove possibilità aperte dall'istituzione della flotta di stato. È interessante tuttavia capire quali fossero gli obblighi e le incombenze del personale marittimo, quali le figure coinvolte nell'allestimento delle galee, i luoghi e i tempi deputati alle aste e alle partenze dei convogli. In questo senso la documentazione è abbastanza ampia, grazie in particolare al *Libro de capitoli de viaggi* che, dal 1446, impresse, con la normativa indirizzata agli agenti della navigazione, una fisionomia più precisa al settore degli scambi via mare.

La quantità delle galee inviate sulle rotte mediterranee e su quella atlantica variò in modo parecchio accentuato con il trascorrere dei decenni. Quando fu istituito l'ufficio dei Consoli del Mare, nel 1421, i vascelli erano soltanto due, uno diretto verso Levante e l'altro privo di una tratta definita e a disposizione per le necessità d'occasione²; otto anni più tardi, le unità erano aumentate a quattro con vincoli precisi in relazione alle stagioni di partenza³, mentre nel 1446 il *Libro de capitoli*

¹ Mallett, *The florentine galleys*, cit.

² ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 2r. Per chiarire meglio l'entità della concorrenza con cui Firenze si andava a confrontare basta far riferimento ai numeri della flotta veneziana del 1423: 45 galee, 300 navi tonde, 3.000 unità minori; il personale marittimo impiegato ammontava a 36.000 unità, oltre un terzo della popolazione di Venezia, Orlando, *Venezia e il mare nel Medioevo*, cit., p. 141.

³ «Consules maris qui Florentie officium exercebunt... teneantur et debeant quolibet anno destinare et mictere ad partes Anglie et Flandrie quatuor galeas grossas de

de viaggi elenca sette destinazioni⁴ con tre galee impegnate sulle rotte orientali e tre su quelle occidentali⁵. In una prima fase i Consoli del Mare erano l'ufficio incaricato di occuparsi di tutte le fasi della navigazione, dall'allestimento delle galee, all'organizzazione della procedura di incanto sino alla consegna dei vascelli per l'inizio del viaggio.

Il sistema fiorentino, per quanto inerente le modalità operative del commercio marittimo, non si discostava in alcun modo dalle prassi che le altre potenze mediterranee avevano consolidato da molto tempo in una struttura funzionale. A Venezia già all'inizio del XIV secolo le «mude», ossia i convogli stagionali, salpavano per l'Oriente due volte l'anno con partenze in primavera e in autunno; la presenza dello stato nell'esercizio degli scambi via mare si rese necessaria essenzialmente per ragioni di sicurezza e quindi, nel corso del Trecento, fu predisposta la procedura di costruzione delle galee nell'arsenale e la successiva consegna ai privati tramite appalti. «L'organo regolatore dell'attività della flotta mercantile» era il Senato⁶ che, dall'istituzione della flotta di stato, assunse anche il ruolo di elemento unificante a livello decisionale⁷. La differenza sostanziale fra l'organizzazione veneziana e quella

mercato correatas et munitas et instructas ad navigandum... Duae galeas que discedere debeant die primo mensis septembris, et duas partes que discedere debeant de Portu Pisano die prima mensis februarrii cuiuslibet anni», ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 26r.

- ⁴ Egitto, Mediterraneo orientale, Catalogna, Barberia alta (Libia e Tunisia), Sicilia, Barberia di Ponente (Algeria) e Fiandre (comprendente anche lo scalo in Inghilterra), ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc.2r-3r.
- ⁵ L'aumento dei mercantili diretti verso ponente era stato deliberato alla metà degli anni quaranta. Probabilmente l'incremento era stato incentivato anche dal privilegio riservato all'Arte della Lana di disporre, in qualsiasi momento dell'anno, di due galee pronte a salpare alla volta dell'Inghilterra per assicurare l'approvvigionamento della materia prima. I capitani e i patroni delle galee erano scelti a totale discrezione dei consoli dell'Arte senza doversi sottoporre alle procedure ordinarie, ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 46r.
- ⁶ B. Dourmec, *Le galee da mercato*, in *Storia di Venezia*, XII, cit., p. 358. Diversamente dalle procedure fiorentine, tuttavia, la prassi veneziana già dal Trecento prevedeva che, in caso le aste fossero disertate dai privati, lo stato si facesse carico della predisposizione delle galee per dare continuità alle linee di navigazione, J.-C. Hocquet, *Denaro, navi e mercanti a Venezia. 1200-1600*, Roma, Il Veltro, 1999, p. 168.
- ⁷ L'intervento delle istituzioni pubbliche riguardava, però, prevalentemente i convogli che trasportavano merci di pregio; per i prodotti di basso valore (materie prime, approvvigionamenti alimentari, schiavi) l'organizzazione dei vascelli di linea era affidata alla contrattazione privata, molti viaggiavano disarmati e con equipaggi ridotti, Orlando *Venezia e il mare nel Medioevo*, cit., pp. 132-133. A Genova, invece, tutte le fasi di allestimento di un convoglio, dalla costruzione delle unità navali alla costituzione del gruppo di caratisti che ne dividevano la proprietà,

fiorentina era la possibilità di accedere alle aste il cui vincitore avrebbe poi ottenuto il nolo dell'imbarcazione: riservata ai soli patrizi a Venezia⁸, aperta alla concorrenza della comunità mercantile a Firenze.

Le galee fiorentine erano ovviamente costruite a Pisa dove la presenza del legname proveniente dalle Alpi Apuane costituiva una riserva sicura e pressoché inesauribile; per blindare l'uso della materia prima a beneficio esclusivo dei vascelli da mercato ne fu attribuito ai Consoli del Mare il monopolio⁹. Per la costruzione delle galee, la manodopera, sebbene scarsamente documentata sotto il profilo onomastico, doveva essere qualificata con riconosciute capacità artigianali¹⁰.

Diversamente rispetto all'esperienza veneziana, in nessun momento della storia marittima fiorentina quattrocentesca l'iniziativa privata si era affiancata a quella statale¹¹; sino dall'inizio della costruzione

era appannaggio dell'iniziativa privata, Gatti, *Navi e cantieri*, cit., p. 90. Il termine "caratista" per indicare uno dei conduttori delle galee da mercato è usato anche a Firenze seppure in maniera limitata; si veda a questo proposito «Brighe, affanni, volgimenti di stato». *Le ricordanze quattrocentesche di Luca di Matteo di messer Luca Firidolfi da Panzano*, a cura di A. Molho e F. Sznura, Firenze, SISMELE-Edizioni del Galluzzo, 2010, pp. 224, 237.

⁸ Dourmec, *Le galee da mercato*, in *Storia di Venezia*, XII, cit., p. 362.

⁹ Mallett, *The florentine galleys*, cit., p. 26. Nonostante la certezza dei rifornimenti il Consiglio dei Cento, nel 1461, deliberò «che per ogni ufficio di detti consoli si dovesse lasciare a' suoi successori tanto legname tagliato che sia abbastanza da fare una galea grossa», ASF, *Consiglio del Cento, registri* 1, c. 44r. La presenza di una zona boschiva era una delle condizioni che maggiormente favorivano la cantieristica navale, soprattutto quando, come nel caso fiorentino, poteva esserne attuato lo sfruttamento con uso esclusivo. Genova, ad esempio, pur potendo utilizzare le risorse naturali del territorio ligure, condivideva con le popolazioni locali le concessioni di uso, trovandosi quindi costretta a fare ricorso all'importazione del legname dalla montagna lucchese, dalla Corsica, dalla Romagna e dallo Stato pontificio, Gatti, *Navi e cantieri*, cit., pp. 30-32.

¹⁰ Un accenno non datato al «maestro Guillelmo esertissimo maestro» e al figlio Novellino suo collaboratore e allievo è in ASF, *Carte Strozziiane*, serie II, filza 96, ins. 18. Si tratta del direttore dei lavori navali, attivo nel cantiere situato nella vecchia cittadella di Pisa, Mallett, *The florentine galleys*, cit., p. 26. Per quanto riguarda il funzionamento e i lavori che si svolgevano nei cantieri navali, seppure in altri contesti geografici e in periodi antecedenti, si veda F. Piola Caselli, *Un cantiere navale del Trecento*, Milano, Giuffrè, 1984 in particolare i capp. III-VI, pp. 59-161, D. Igual Luis, *Ships in Medieval Valencia: between local construction and the acquisition of foreign resources*, intervento presentato in occasione del XVIII World Economic History Conference (Boston, 29 luglio-3 agosto 2018) e tuttora inedito.

¹¹ Sino agli anni di passaggio dal XIII al XIV secolo, infatti, il sistema marittimo veneziano possedeva una fisionomia bipartita delineata dalla compresenza dell'imprenditoria navale privata e delle mude pubbliche. Queste ultime, nei due secoli successivi, acquistarono un ruolo di maggioranza nell'esercizio dei traffici mercantili con il Mediterraneo orientale e con i mari nordici, svolgendo al contempo

del sistema portuale e della flotta delle galee la Repubblica fiorentina aveva impresso il sigillo pubblico sulla pratica della navigazione. La stessa particolarità del Consolato del Mare era collegata all'esigenza del controllo, da parte del reggimento, di ogni aspetto del commercio marittimo. D'altra parte, il ruolo delle Arti e la circolarità istituzionale che rendeva le associazioni corporative allo stesso tempo corpi sociali, bacini elettorali attivi e passivi delle magistrature dello stato fiorentino e attori del circuito economico, riconducevano inevitabilmente all'azione del governo centrale anche tutte le iniziative correlate agli scambi via mare. Ciò non significa, come già accennato¹², che i mercanti fiorentini non continuassero nel Quattrocento a far viaggiare le merci anche su vascelli di proprietà di armatori di varia origine, ma risulta chiaro dalla documentazione come, nell'ambito dell'esercizio statale della pratica marittima, il reggimento di Firenze non avesse mostrato mai interesse ad applicare un modello bipartito basato su finanziamenti pubblici e capitali privati.

Sino al 1459 furono i Consoli del Mare a occuparsi degli incanti delle galee e la procedura d'asta aveva luogo «in loggia platee dominorum»¹³; nessun'altra piazza cittadina avrebbe potuto meglio associare simbolicamente l'esercizio della mercatura via mare e l'interesse dello stato nel settore. La partecipazione non aveva i limiti sociali imposti dall'usanza veneziana, ma questo non implicava che la pratica della vendita pubblica fosse improvvisata o priva di passi preliminari. I partecipanti dovevano dichiarare in anticipo la destinazione per la quale intendevano concorrere, i porti che avrebbero toccato, le merci che avrebbero trasportato¹⁴. Al termine dei quattro giorni in cui si articolava l'asta, coloro che avevano ottenuto l'appalto dovevano registrarsi presso i Consoli del Mare e attendere la consegna del vascello pronto a salpare¹⁵.

un determinante ruolo di aggregazione sociale data la rappresentanza estensiva, a bordo delle galee da mercato, di elementi provenienti dai vari gruppi sociali, S. Montemezzo, *Ship and trade: the Role of Public Navigation in Renaissance Venice*, in *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea*, cit., pp. 473-474 (473-484).

¹² Cfr. *supra*, pp. 93-94, nota 64.

¹³ ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 52r. «In loco publico ut qui dicitur la loggia de' Signori» chiarisce la *Provvisione* del maggio 1425, ASF, *Provvisoni, registri* 115, c. 59r.

¹⁴ *Ivi*.

¹⁵ *Ivi*. Un'altra differenza rispetto alle regole vigenti a Venezia riguardava le condizioni di consegna della galea agli appaltatori: se a Firenze il mercante vincitore della gara pubblica riceveva l'imbarcazione completamente attrezzata, la Serenissima

Il passaggio della procedura di incanto al Capitano di Parte Guelfa significò, dal 1459, lo spostamento delle vendite pubbliche dalla piazza dei Signori all'area del Mercato Nuovo; la motivazione addotta faceva riferimento nelle difficoltà meteorologiche durante la stagione invernale quando la loggia dei Signori (l'attuale Loggia dei Lanzi in piazza della Signoria) era ventosa e umida¹⁶. In realtà la ragione risiedeva nell'opportunità di legare l'attribuzione delle galee al mondo mercantile anche sotto il profilo della visibilità pubblica, sottraendo gli incanti allo spazio politico per eccellenza per ricondurli in modo inequivocabile al settore corporativo e commerciale¹⁷.

Ai Capitani di Parte Guelfa furono attribuite anche prerogative di maggiore importanza materiale e simbolica: nel palazzo della Parte doveva infatti essere ospitato ed esercitare le sue mansioni il camerlengo dei Consoli del Mare e negli stessi locali si deliberò fossero conservate le scritture prodotte dal titolare della camera consolare. Quindi i movimenti finanziari e, soprattutto, la loro memoria registrata mediante le scritture contabili passarono sotto la gestione della Parte Guelfa; l'obbligo per il camerlengo dei Consoli del Mare di risiedere nella sede della Parte conferiva piena visibilità al passaggio di testimone tra le istituzioni preposte alla gestione del commercio marittimo¹⁸.

La durata delle aste era variabile e incerto il suo esito. Nel 1466, ad esempio, l'incanto delle galee di Ponente era andato deserto, ma fu deciso comunque di procedere a oltranza con vendite pubbliche previste ogni tre giorni fino all'aggiudicazione delle galee¹⁹. Neppure l'assegnazione dei vascelli rappresentava però garanzia di rispetto dei tempi previsti per i viaggi. Nella primavera dello stesso 1466 il convoglio di Catalogna e Sicilia non era salpato perché «i conductori di quelle non hanno dato i sodatori et mallevadori, né nominato i padroni fra XV dì delle date galee»²⁰.

assegnava esclusivamente lo scafo, Dourmec, *Le galee da mercato*, in *Storia di Venezia*, XII, cit., p. 362, Stöckly, *Le système de l'Incanto*, cit., p. 39.

¹⁶ Lo svolgimento degli incanti nella loggia sembrava essere complicato dalla posizione dello spazio descritto come «molto chattivva stanza quando traesse vento o piovesse», ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 139r.

¹⁷ «Et ancora non pare luogho molto conveniente perché tale acto richiede farsi fra i merchatanti. 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», *ivi*.

¹⁸ ASF, *Provvisioni registri* 151, c. 246.

¹⁹ ASF, *Provvisioni, registri* 157, c. 24r.

²⁰ *Ibidem*, c. 4v. In questa circostanza, per non essere costretti a ripetere la procedura

Non si deve tuttavia ipotizzare che le difficoltà di un anno si riflettessero poi sul successivo. Negli anni sessanta del Quattrocento intorno al commercio marittimo gravitavano ancora interessi piuttosto consistenti sotto l'aspetto commerciale, di visibilità, di buona reputazione; lo sforzo compiuto all'inizio del decennio e l'intensa attività legislativa del biennio 1459-1461 avevano restituito credibilità al settore aumentandone la convenienza e attraendo quindi i capitali mercantili. È testimonianza della vivacità del comparto il buon esito degli incanti del 1467 quando la vendita pubblica delle due galee di Levante ebbe luogo in quattro tornate svoltesi a distanza di tre giorni l'una dall'altra²¹; leggermente più rapido fu l'incanto per la galea di Catalogna che si svolse in tre sedute, anch'esse distanziate fra loro da tre giorni²².

Una volta ottenuto l'appalto, il conduttore aveva il diritto di ricevere le galee pronte per prendere il mare, ma aveva il dovere di reclutare a sue spese sia gli uomini armati calcolati in numero di 50 e sia l'equipaggio costituito di 154 marinai. In totale, una galea da mercato contava quindi oltre 200 unità di personale²³ alle quali si aggiungeva il patrono, una figura che aveva qualifica e incarichi diversi nelle varie aree del Mediterraneo²⁴ e che a Firenze indicava il mercante che rappresentava in viaggio gli interessi degli appaltatori. Tutti i membri dell'equipaggio, ad eccezione del patrono, dovevano essere approvati

dell'asta, fu concessa ai conduttori una dilazione di 15 giorni per procedere con la nomina dei patroni.

- ²¹ Il 6, il 9, il 12 e il 15 gennaio 1467. L'appalto per la tratta orientale fu aggiudicato a Giovanni di Francesco Benizi che aveva partecipato tramite il sensale Polidoro, ASF, *Consoli del Mare* 7, c. 46v.
- ²² Comunicato il 21 gennaio 1467 l'inizio dell'asta, i lavori proseguirono il 22, il 25 e il 28 gennaio, *ivi*.
- ²³ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 19v. Anche in questa circostanza Firenze si pose nel solco di Venezia le cui galee imbarcavano altrettanti membri di equipaggio, Orlando, *Venezia e il mare nel Medioevo*, cit., p. 128. Di gran lunga inferiori numericamente erano invece i componenti delle ciurme genovesi che, indipendentemente dalla rotte percorse, oscillavano fra i trenta e i centoquaranta, Balletto, *Navi e navigazione*, cit., p. 24. Per un'analisi quantitativa ed economica del personale viaggiante tra la fine del Quattrocento e i primi anni del Cinquecento rinvio a M. Calegari, *Navi e barche a Genova tra il XV e il XVI secolo*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova, Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1970, pp. 39-51 (13-55).
- ²⁴ Nel Quattrocento sui mercantili genovesi il «dominus et patronus» era colui che, nominato dai proprietari del naviglio, si occupava della navigazione. Sulle galee veneziane era invece il vincitore dell'appalto, Gatti, *Navi e cantieri*, cit., pp. 90, 97, 100 nota 39, Musarra, *Genova e il mare nel Medioevo*, cit., p. 120, Orlando, *Venezia e il mare nel Medioevo*, cit., p. 130, Stöckly, *Le système de l'Incanto*, cit., p. 280.

dai Consoli del Mare e formalmente dichiarati idonei mediante un *instrumentum* rogato dal notaio dell'ufficio consolare²⁵.

1b. Gli ufficiali di bordo

Il riconoscimento del ruolo del capitano – il comandante del convoglio delle galee sino all'istituzione del grado di ammiraglio che lo sostituì²⁶ – passava attraverso una procedura elettorale della quale si occupavano i Consoli del Mare. I capitani erano a loro volta mercanti, non solo provenienti dalle Arti ma anche consoli della Corporazione di appartenenza; di fatto, il comando delle galee era riservato alla dirigenza delle associazioni di mestiere, veniva vietato l'esercizio di qualsiasi altro incarico pubblico e, almeno nella fase iniziale della costruzione del sistema marittimo fiorentino, non era consentita l'elezione di capitani provenienti dalla medesima famiglia²⁷.

Le regole della procedura elettorale erano abbastanza semplici e il meccanismo fu disciplinato nel maggio del 1425. Ognuna delle cinque Arti Maggiori doveva inserire in borse separate i nominativi dei consoli in carica e quelli dei due anni precedenti per un totale di quindici candidati, le Minori dovevano invece estrarre a sorte le cinque associazioni che avrebbero costituito le singole borse recanti ognuna i nomi dei consoli secondo le norme stabilite per le Maggiori. Mentre, però, i primi quindici erano di diritto subito eleggibili, da ciascuna delle rimanenti cinque borse si doveva estrarre un nominativo. Il gruppo così composto costituiva il totale dei venti capitani disponibili per il comando delle galee²⁸.

Il numero degli eleggibili aumentò nel corso degli anni, arrivando a 64 nel 1445 e a 89 nel 1458²⁹; questo, chiaramente, non significava che tutti fossero impegnati nei viaggi, perché in realtà soltanto una minima parte di loro prendeva effettivamente il mare. In alcuni momenti era eletto un solo capitano³⁰, nella maggior parte dei casi si trattava di due

²⁵ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 19v.

²⁶ ASF, *Consiglio del Cento*, registri 1, c. 26v. e *supra*, p. 94.

²⁷ ASF, *Consoli del Mare* 3, cc. 38v-39v.

²⁸ *Ivi*, ASF, *Provvisoni*, registri 115, c. 59r.

²⁹ ASF, *Tratte* 375, cc. 14v-15v, *Tratte* 393, cc. 20r-21v.

³⁰ Tra il 1455-1475 accadde sei volte che venisse estratto un unico nominativo perché un convoglio solamente era stato allestito. In quattro casi le galee in partenza erano dirette sulle rotte occidentali, a testimonianza dell'interesse precipuo di mercanti

o tre ufficiali, nel 1460 si arrivò straordinariamente a cinque convogli che richiesero altrettanti comandanti³¹. Gli estratti per il comando dei vascelli avevano otto giorni di tempo per presentare la rinuncia all'incarico, lasciando così il posto agli altri eleggibili; la dichiarazione della disponibilità ad assumere il ruolo di capitano implicava la successiva registrazione nominale presso l'ufficio dei Consoli del Mare³².

La selezione dei capitani, sebbene inquadrata nel sistema elettorale a tratta, era strettamente collegata ai conduttori e ai patroni; i primi, infatti, in quanto appaltatori delle galee il cui nolo si erano aggiudicati mediante la procedura d'asta, erano solitamente l'anello sedentario della catena, di rado salivano a bordo accompagnando i vascelli e le merci, preferendo invece farsi rappresentare dal patrono³³. Questi, a propria volta impegnato nella mercatura, non poteva essere designato dal conduttore tramite una semplice trattativa privata, ma doveva ricevere l'approvazione dell'ufficio competente (i Consoli del Mare, il Capitano di Parte Guelfa o il Consiglio dei Cento) e, in taluni casi e secondo le disposizioni statutarie, era eletto direttamente dagli organi di governo³⁴.

Era tuttavia facoltà riconosciuta al patrono designare a propria volta un collega che assicurasse la rappresentanza degli appaltatori anche sulla seconda galea del convoglio³⁵; più rare le rinunce al patronato che

fiorentini verso le piazze d'affari di Catalogna e Fiandra, ASF, *Manoscritti* 496, cc. 277-279 numerate modernamente.

³¹ Nel 1460, infatti, furono saturate tutte le tratte previste: Romània, Medio Oriente, Barberia, Fiandra e Catalogna. I capitani eletti erano Jacopo di Niccolò Sacchetti, Guglielmo di Cardinale Rucellai, Angelo di Guglielmo Spini, Luigi di Bonaccorso Pitti, Filippo di Francesco Tornabuoni, ASF, *Tratte* 903, c. 117r.

³² Una volta eletto, il capitano designato aveva l'obbligo di legge «dono dare ei qui ipsum nominaverit pro scrupitino fiendo inter Consules Maris et Consules Artium ut supra florenos decem auri ad quos solvendum et dandum realiter et personaliter cogi et gravari possit solum visa nominatione et acceptatione predictis qualibet oppositione et defensione remotis», ASF, *Provisioni, registri* 115, c. 60r.

³³ Mallett, *The florentine galleys*, cit., p. 45.

³⁴ Nel 1462, ad esempio «in Consilio del Cento pro finale conclusione fuit electus Jovenchus Laurenti Andree domini Ugonis de Stufa in patronum unius galee pro viatico Ponentis», ASF, *Tratte* 903, c. 124v.

³⁵ Nel 1460 Angelo di Nerone Dietisalvi fu designato dai Consoli del Mare quale patrono delle due galee di Levante, ma «dictus Angelus nominavit in patronum unius dictarum galearum Pierum Francisci Bonaccorsi Corsellini», ASF, *Tratte* 903, c. 124r. Più articolata la situazione che, nello stesso anno, riguardò Bartolomeo di Niccolò Martelli il quale, nominato patrono delle due galee dirette a Oriente e ottenuta l'approvazione del Consiglio dei Cento, decise di riservarsi il patronato di

prevedevano in ogni caso la possibilità per i dimissionari di indicare i propri sostituti³⁶. Il circuito che univa conduttori, patroni e capitani era proprio la scelta reciproca che stava alla base della formazione dei membri più autorevoli dell'equipaggio: i partecipanti alle aste per l'assegnazione delle galee dovevano comunicare anche il nominativo del capitano al quale, tra quelli eletti, avrebbero affidato il comando dei vascelli in caso di attribuzione dell'appalto e, in una fase immediatamente successiva all'aggiudicazione, indicare l'identità dei patroni. In questo modo la procedura, nonostante la formale estrazione a sorte dei capitani, riconduceva le diverse fasi alla discrezionalità dei conduttori sui quali, d'altra parte, ricadevano tutte le spese per l'arruolamento dell'equipaggio.

Al capitano erano affidati compiti ad ampio spettro: egli era «il maggiore et principale di dette ghalee», la sua autorità si dispiegava sull'intero equipaggio, compreso il patrono, e a lui erano attribuiti «piena balia et iurisdictione et pieno et libero arbitrio et mero et mixto imperio et podestà di coltello, così in civile come in criminale et contro a tutti et ciaschuni»³⁷. Il comando delle galee aveva durata variabile, collegata, ovviamente, al viaggio: il capitano esercitava infatti la sua autorità dal momento in cui saliva a bordo a quando, rientrate le galee a Porto Pisano o in uno qualsiasi degli scali portuali controllati da Firenze e scaricate le merci, si dichiarava conclusa la spedizione commerciale³⁸.

Il ruolo e gli obblighi di cui era investito il comandante del convoglio gli attribuivano il diritto di godere di un seguito, numericamente limitato, ma sufficientemente adeguato a conferirgli visibilità ovunque si recasse nel corso del viaggio: due trombettieri, «un medico barbiere», due famigli e quattro giovani costituivano il gruppo dei suoi più stretti collaboratori. Ai conduttori delle galee spettava il pagamento dei salari del comandante, dei trombettieri e del medico, mentre gli assistenti personali del capitano erano a suo carico³⁹. L'autorizzazione

una sola galea indicando il nominativo di Gioenco di Lorenzo della Stufa per la seconda imbarcazione, *ivi*.

³⁶ Nel 1466 Zanobi di Sandro Biliotti e Averardo di Bernardo de' Medici rinunciarono al patronato delle due galee dirette in Sicilia e in Catalogna e designarono come sostituto unico Agostino di Sandro Biliotti, ASF, *Manoscritti* 496, c. 285.

³⁷ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc V, c. 4v.

³⁸ *Ibidem*, c. 4r.

³⁹ *Ibidem*, c. 4r-v. Gli emolumenti del capitano, commisurati alle sue responsabilità, erano molto elevati e pari a 500 fiorini d'oro da corrispondere la metà all'arrivo al porto di destinazione e l'altra metà all'attracco a Porto Pisano, *ibidem*, cc. 11v-12r.

a salire a bordo era concessa dai Consoli del Mare di Pisa dopo aver vagliato i profili professionali del seguito scelto dal capitano il quale doveva imbarcarsi due giorni prima della data stabilita per la partenza del convoglio⁴⁰.

Agli ufficiali di bordo era imposto un rigido calendario di impegni precedenti l'inizio del viaggio, con previsioni di ammende pecuniarie elevate in caso di inadempienza; i patroni e il capitano dovevano incontrarsi a Pisa per prendere in consegna le galee dei conduttori e, in caso di ritardi, erano sottoposti al versamento di 500 fiorini ciascuno⁴¹. Formalmente il capitano non doveva condividere interessi mercantili né con i conduttori, né con i patroni perché la sua autorità non doveva essere limitata da motivazioni personali, il suo utile non doveva sovrapporsi al regolare svolgimento dell'itinerario e l'oggettività delle sue decisioni non doveva essere messa in discussione⁴². Il mare era uno spazio pericoloso e il Mediterraneo, seppure certo non estraneo agli scambi commerciali, richiedeva una vita di bordo disciplinata e priva di motivi di contrasto o di contesa che potessero pregiudicare l'incolumità degli uomini, delle merci e dei vascelli.

La consapevolezza di quanto il rigore fosse l'elemento indispensabile per il buon esito non solo di ogni singolo viaggio, ma del sistema marittimo più in generale, è testimoniata dall'ampia sfera decisionale attribuita al capitano, in taluni casi estesa anche sulla terraferma all'interno dei confini dello stato fiorentino⁴³. Oltre a esercitare la giustizia penale, il comandante del convoglio aveva facoltà di comminare sanzioni pecuniarie che dovevano essere scrupolosamente annotate sul registro di bordo, riscosse dal commissario (il "rassegnatore" o *con-signator*, ossia il rappresentante dei Consoli del Mare, unico membro

⁴⁰ ASF, *Consoli del Mare* 3, c.126v.

⁴¹ *Ibidem*, c. 126r.

⁴² «Item che non possa alcuno capitano delle galee essere partioniere di quelle in alcuna parte et non possa anchora in detto viaggio fare alcuna merchatantia et d'alcuna cosa ben che fusse minima sotto pena di fiorini 500 a qualunque contrafacesse et per qualunque volta per la quale sia etiandio sottoposto a' Conservadori delle leggi et per ogni tempo ne possano cognoscere», ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. VI, c. 29v.

⁴³ «Possa nondimeno el detto capitano in caso che a llui paresse, o piacesse et in sua libertà stia et a llui sia lecito qualunque commettersi o commetter facesse alcuno maleficio il quale si richiedesse pena di sangue, pigliarello et farello pigliare et esso presentare, o far presentare a uno de' principali rectori forestieri della città di Firenze, o di Pisa, o di Livorno che lo punisca secondo la ragione et secondo gli ordini et statuti di quel tale luogho dove tal malfattore sarà presentato», ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 5r.

dell'equipaggio a non ricadere sotto l'autorità del capitano⁴⁴) e poi da questi consegnate al camerlengo dei Consoli del Mare. Le ammende costituivano, tra l'altro, anche uno dei cespiti del bilancio del Consolato, dal momento che la metà delle somme riscosse durante i viaggi era versata alla Camera del comune di Firenze e l'altra metà allo stesso ufficio consolare⁴⁵. Uno dei modi, insomma, con cui il sistema intendeva autoalimentarsi sia a livello centrale e sia di struttura periferica.

È un dato di fatto che le responsabilità del capitano, per quanto ampiamente retribuite, fossero di grande spessore anche sotto l'aspetto diplomatico dato che, nei porti di attracco, era il rappresentante del governo fiorentino e non di rado svolgeva anche incarichi negoziali⁴⁶. Il suo ruolo pubblico, l'elezione a tratta, l'autorità conferitagli lo qualificano come un ufficiale della Repubblica di Firenze, sottoposto quindi alle formalità di rito riservate a chiunque rivestisse un incarico statale: il giuramento da prestare al cospetto del notaio dei Consoli del Mare⁴⁷ e il sindacato sull'operato la cui durata massima era di due mesi. Se l'esito della verifica non fosse stato positivo, l'ammenda pecuniaria comminata, che non poteva eccedere i 3.000 fiorini d'oro, era versata dai mallevadori scelti dallo stesso capitano⁴⁸.

Il comandante era comunque colui che correva il maggior numero di rischi, che rispondeva in prima persona di qualsiasi problema disciplinare fosse segnalato⁴⁹ e che, in caso di pericolo, restava a bor-

⁴⁴ *Ibidem*, c. 5v.

⁴⁵ *Ibidem*, c. 6v.

⁴⁶ Fu il caso del già citato Bongianni Gianfigliuzzi (cfr. *supra*, pp. 52-53, note 79, 81-82) e di Ludovico Acciaiuoli, capitano delle galee di Ponente nell'autunno 1466-inverno 1467, che fu ricevuto in udienza dal re d'Inghilterra Edoardo IV di York, ASF, *Tratte* 903, c. 117r, Mallett, *The florentine galleys*, p. 51, González Arévalo, *Alchaito Almerie*, cit., p. 189.

⁴⁷ «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 exercitare le provisioni et deliberationi et qualunque commissioni a lui innanzi alla sua partita si faranno, osservare, adempiere et mandare ad executione et fare qualunque altre cose alle quali è tenuto et obbligato per vigore del detto offitio», ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc.17r-v.

⁴⁸ *Ivi*.

⁴⁹ Ad Aigues-Mortes, nel gennaio del 1429, il capitano Frosino da Verrazzano era stato arrestato insieme con il patrono Antonio Serragli e con lo scrivano Niccolò Portinari per aver osservato un comportamento aggressivo durante la sosta in porto. Mentre, però, Serragli e Portinari furono rilasciati quasi subito, il comandante del convoglio fu trattenuto. Non si conosce l'esito del procedimento, ma sappiamo che anche il

do delle galee sino alle estreme conseguenze⁵⁰. Il sistema di comando dei convogli fiorentini, seppure simile nella struttura di base, a quello delle coeve potenze marittime genovese e veneziana, presenta alcune caratteristiche diverse, soprattutto in relazione alla figura del patrono. A Venezia egli era il vincitore dell'appalto e faceva parte del personale di bordo⁵¹, a Genova era il comandante di galea, mentre il capitano era responsabile per l'intero convoglio⁵².

L'organizzazione di Firenze assegnò al patrono un ruolo intermedio di rappresentante dei conduttori, sottoposto all'autorità del capitano durante il viaggio e designato dai vincitori dell'appalto senza subire alcuna procedura elettorale. Per le sue funzioni, non certo marginali, ma neppure inquadrate nella catena di comando, non risultano, prima del 1460, norme inerenti i suoi compiti, poiché la documentazione prodotta dall'ufficio dei Consoli del Mare negli anni quaranta, compreso il *Libro de capitoli de viaggi*, non riporta alcuna deliberazione al riguardo⁵³.

L'intensa attività legislativa del biennio 1459-1460 dedicò, invece, ampio spazio alla figura del patrono burocratizzandola all'interno del sistema amministrativo dello stato fiorentino e riconducendone il riconoscimento sotto il diretto controllo del Consiglio dei Cento. Ai conduttori furono infatti concessi 15 giorni dall'aggiudicazione delle galee per comunicare al notaio delle Tratte i nominativi dei patroni preposti; il notaio, a propria volta, aveva l'obbligo di far pervenire la lista nominale ai Priori e al Gonfaloniere di Giustizia. Entro le successive due settimane, i Maggiori Uffici dovevano mettere a partito l'elenco dei patroni per l'approvazione da parte del Consiglio dei Cento.

La designazione dei patroni non era comunque scontata perché i Cento godevano della prerogativa di rifiutare nominativi sgraditi. In

governo fiorentino aprì un fascicolo per indagare sul suo operato, avvalendosi della testimonianza del Portinari e del Serragli, ASF, *Signori, missive I cancelleria* 32, cc. 30r-v.

⁵⁰ Nella primavera del 1464 un naufragio fece colare a picco la galea capitana del convoglio fiorentino diretto sulla rotta occidentale. L'unica vittima fu il comandante Giuliano Ridolfi inabissatosi con la sua nave. Al suo posto, il comandante del convoglio venne assunto non da uno dei patroni, bensì dallo stesso conduttore, Angelo di Nerone Dietisalvi, insolitamente imbarcato al seguito delle merci, ASF, *Signori, missive I cancelleria* 44, cc. 142v-143r, *Tratte* 903, cc. 117r, 124v.

⁵¹ Stöckly, *Le système*, cit., p. 39, Dourmec, *Le galere da mercato*, cit., p. 364, Orlando, *Venezia e il mare*, cit., p. 130.

⁵² Musarra, *Genova e il mare*, cit., pp. 120-121.

⁵³ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. II, cc. 62r-64v, fasc. III, cc. 62r-73r.

tal caso, l'intera procedura veniva ripetuta dall'inizio fino a un massimo di quattro volte consecutive, dilatando a dismisura i tempi per l'allestimento delle galee e per l'arruolamento del personale di bordo⁵⁴.

L'attenzione maggiore è prestata agli uomini armati, assoldati e pagati dai titolari dell'appalto e approvati dai Consoli del Mare. I cinquanta custodi della sicurezza delle galee, al pari degli ufficiali e dei marinai, dovevano ricevere il salario convenuto in due rate: la prima al momento della partenza e il saldo una volta giunti al porto di destinazione. L'erogazione frazionata della paga avviava sia alla tentazione di risparmiare sulla scorta da parte dei conduttori e sia all'eventuale disimpegno delle truppe se fossero state interamente retribuite prima di prendere il mare⁵⁵.

Era contemplata anche l'evenienza luttuosa di morti a bordo, o di infermità che colpissero elementi dell'equipaggio; in tale circostanza spettava ai conduttori – o ai patroni se gli appaltatori del convoglio si fossero fatti rappresentare – sostituire, alla prima occasione possibile, tutti i membri della ciurma non in grado di proseguire il viaggio⁵⁶. Più delicata la situazione se erano i patroni o gli stessi conduttori a contrarre una malattia durante il viaggio; in tale circostanza era sospesa l'attività commerciale alla base dell'impresa finché il titolare dell'appalto delle galee non si fosse ristabilito oppure avesse affidato il proseguimento delle contrattazioni a un patrono. Accenna brevemente a un'occorrenza simile Bonaccorso Pitti che, nei suoi *Ricordi*, riferisce quanto accaduto al figlio Luca, conduttore delle galee di Fiandra all'inizio del 1428⁵⁷.

L'attrezzatura per la navigazione (alberi, timone, remi, un barile di polvere da bombarda) era fornita a spese dei Consoli del Mare, balestre e armature erano invece a carico dei vincitori dell'appalto. La data annualmente stabilita per la partenza sulla rotta occidentale era il 1 ottobre; si prevedevano ritardi dovuti a cause di diversa origine, tuttavia

⁵⁴ ASF, *Provisioni, registri* 151, c. 148v.

⁵⁵ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 19v-20r.

⁵⁶ *Ibidem*, cc. 22v-23r.

⁵⁷ «Luca... andonne a Pisa adì 16 di detto mese (scil. febbraio 1428). Aspettò le galee, e tornò qui adì 15 di marzo... Tornò per terra, perché era infermo e forte malato in sulla galea; e lasciò Doffo di Luigi Pitti malato a Bruggia, e lasciogli uno buono famiglio che 'l governasse. Tornogli a danno la tornata per terra circa fiorini cinquecento tra per dare a Iacopo Benizi fiorini centocinquanta e uno ronzino, i quali gli diede perché padroneggiasse la sua galea, e fiorini 110 lasciò a Doffo, e molte altre spese gliene occorsono», Bonaccorso Pitti, *Ricordi*, a cura di V. Vestri, Firenze, Firenze University Press, 2015, pp. 98-99.

in questo caso era fatto comunque divieto di caricare merci sulle galee successivamente al 1 ottobre, indipendentemente da quando il convoglio prendesse effettivamente il mare⁵⁸. Il protezionismo che sosteneva il sistema marittimo fiorentino proibiva l'uso dei vascelli da mercato di altra provenienza a tutti i mercanti sottoposti all'autorità della Repubblica di Firenze, con poche eccezioni. Il rilancio della pratica della navigazione passava anche attraverso misure di esclusività che assicurassero la convenienza dell'intera filiera di costruzione, incanti, noleggi e allestimento della flotta di stato⁵⁹.

La gestione ordinaria delle galee durante i mesi di navigazione spettava congiuntamente ai conduttori (o ai patroni loro rappresentanti) e al capitano per quanto riguardava l'approvazione delle spese da sostenere in caso di avaria, oppure se, ad esempio sulla rotta occidentale, si fosse resa opportuna un'offerta in danaro quale donativo per il re d'Inghilterra o per qualcuno dei suoi rappresentanti. Si trattava di somme di non lieve entità pari a 200 fiorini in casi di attracco nei porti inglesi (Londra o Southampton) o a 50 fiorini negli scali delle Fiandre⁶⁰. Al termine del viaggio era compito dei conduttori o dei patroni consegnare ai Consoli del Mare le galee in perfetta efficienza così come erano state loro affidate⁶¹.

Completavano il gruppo degli ufficiali lo scrivano e il rassegnatore il quale aveva il ruolo di osservatore e redattore di tutte le fasi della vita sulla galea, in particolare in relazione alle mancanze e alle inadempienze commesse dagli uomini dell'equipaggio. Il resoconto stilato dal rassegnatore doveva essere consegnato in prima copia ai Consoli del Mare al momento del rientro in porto e, in seconda copia, alla Camera del Comune di Firenze entro i successivi cinque giorni. Al pari del capitano, la particolarità del suo ruolo lo escludeva dalla possibilità di esercitare attività mercantile durante il viaggio e, probabilmente, l'obiettività assoluta richiesta per lo svolgimento del suo incarico, è il motivo della pesante ammenda di 1.000 fiorini d'oro prevista per qualsiasi violazione del mandato ricevuto⁶².

La definizione degli obblighi del rassegnatore fu resa norma di legge nel 1445 quando la *Provvisione* del 19 febbraio elencò capillarmente

⁵⁸ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 20v-21r.

⁵⁹ *Ibidem*, cc. 24v-25r.

⁶⁰ *Ibidem*, c. 26v.

⁶¹ *Ibidem*, c. 21v.

⁶² I capitoli del «rassegnatore» per quanto riguardava la rotta occidentale sono *ibidem*, cc. 28v-29v.

competenze, ambiti di intervento, salario, ruolo nella vita di bordo. Il commissario doveva essere pesantemente armato con corazza, elmo, balestra e spada⁶³ e, in quanto equiparato a un qualsiasi altro ufficiale dello stato fiorentino, era investito di obblighi legali⁶⁴ e destinatario di interventi sanzionatori⁶⁵. I suoi emolumenti, ammontanti a 6 fiorini mensili, potevano raddoppiare grazie alla quota a lui spettante delle ammende comminate⁶⁶.

Nel 1459 furono attuate regole più restrittive per quanto concerneva l'età del commissario di bordo – non inferiore a trentadue anni – e l'esperienza maturata nella pratica navale che, esaminata dal Consiglio dei Cento da quel momento in poi deputato all'elezione dei rassegnatori, doveva consistere in almeno un viaggio sulle galee da mercato⁶⁷.

Lo scrivano, invece, figura altrettanto delicata per il compito assegnatogli, si occupava di redigere l'elenco dei noli riscossi nel corso della tratta per il trasporto delle merci. Il libro sul quale era tenuta la contabilità veniva consegnato allo scrivano dai Consoli del Mare, ogni carta era segnata dal notaio dell'ufficio e solamente su quel supporto scrittorio potevano essere registrati i dati; il libro dello scrivano era considerato «in tutto et per tutto come se fussino scripture pubbliche scripture pubblicamente per mano di publico et autentico notaio»⁶⁸.

La normativa prevista per la catena di comando delle galee inviate sulla rotta occidentale è ripetuta per la tratta orientale con poche variazioni da segnalare: ad esempio, l'assenza dei capitoli dello scrivano, ragionevolmente non modificati dalla direzione dei convogli⁶⁹.

⁶³ ASF, *Provisioni, registri* 134, cc. 213r-v.

⁶⁴ Prima della partenza dei vascelli il rassegnatore «debba etiandio giurare nelle mani de' Consoli del Mare di Pisa presente il loro notaio el quale ne sia rogato di bene et lealmente exercitare e fare il suo ufficio», *ibidem*, c. 213v.

⁶⁵ «Item che qualunque rassegnatore di galea overo commissario sia tenuto montare in galea al tempo debito et fare il viaggio et exercitio suo lealmente et diligentemente. Et non si presentando al tempo in galea et non facendo il viaggio, chaggia nelle pene che caggiono i podestà e rectori del contado che a debito tempo non si presentassono all'ufficio loro», *ivi*.

⁶⁶ *Ivi*.

⁶⁷ «Item che per le galee che s'incanteranno per l'avenire le rassegne si debbino eleggere pel Consiglio del Cento et non si possa eleggere veruno di meno di trentadue anni compiuti et che non abbi fatto almeno uno viaggio, non abstante alcuna provisione che in contrario disponesse», ASF, *Provisioni, registri* 150, c. 84v.

⁶⁸ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 31r.

⁶⁹ *Ibidem*, cc. 35r-53v.

1c. Gli uomini d'arme

Il resto dell'equipaggio era composto in prevalenza di armati e, considerando quanto incidesse la loro presenza sul costo totale dei convogli e quanta attenzione fosse rivolta alle capacità degli uomini da arruolare, è interessante analizzare quali competenze fossero richieste, quali i ruoli e, soprattutto, quali le entità dei salari. Informazioni abbastanza precise sulle truppe imbarcate a protezione delle galee sono offerte dalle delibere del Consiglio dei Cento del 1459 che stabilirono regole dettagliate su ruoli, emolumenti ed effetti personali e professionali consentiti agli uomini di scorta a bordo dei mercantili. I dodici prodieri dovevano essere dotati di corazze e balestre, nella paga erano compresi soltanto «biscotto, acqua» e niente altro, ma erano richiesti loro abilità e valore; per tali ragioni e nel tentativo di equilibrare le competenze attese con una vita a bordo estremamente rigorosa, il Consiglio dei Cento attribuiva a ciascun prodiero un salario di 4 fiorini e mezzo mensili⁷⁰.

La difesa dei vascelli fu uno dei primi ambiti di intervento anche dei Cinque Governatori di Pisa che, con l'appoggio degli organi consiliari, deliberarono il raddoppio del personale armato necessario a bordo⁷¹ stabilendo dettagliatamente gli emolumenti minimi in conformità con quanto deliberato dal Consiglio dei Cento. Tuttavia, una volta rese operative le nuove regole, fu evidente la necessità di apportare alcuni correttivi, in particolare per assicurare la protezione delle galee durante gli attracchi nei porti intermedi. I salari corrisposti agli armati prevedevano infatti l'esclusione di tutti gli effetti personali necessari ad affrontare i lunghi viaggi, con il risultato che, per acquistare quanto indispensabile, lo sbarco in massa dai vascelli ormeggiati li lasciava completamente indifesi⁷².

⁷⁰ ASF, *Consiglio dei Cento*, registri 1, c. 26r.

⁷¹ «Acciò che le galee habbiano più huomini da capo che si può si dice che dove si debba menare per galea sei prodieri, se ne debba menare dodici. E quali sei aggiunti s'intendino essere nel numero de' compagni et habbino ciascuno di loro fiorini quattro il mese et abbino a portare tutti le corazze», ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. VI, c. 26r.

⁷² «Et perché e s'è usato di poco tempo in qua non dare le spese agli uomini di capo et a' compagni di galea, ma essi usitato di dare loro uno poco di soldo in più et faccensi le spese da loro. La qual cosa, secondo la informatione avuta da più valenti huomini di galea potrebbe fare dubbio et pericolo alle vostre galee perché a ogni porto vogliono smontare per fornissi de' bisogni loro et le galee rimangono quasi abbandonate. Però si prevede che pe' l'avenire si debba ritornare alla consuetudine

Uguale trattamento economico era riservato al bombardiere, la cui presenza su ciascuna galea del convoglio è l'innovazione introdotta nel 1459; l'uso della bombarda a bordo – «la più fiera arme che ssi porti»⁷³ – non era stata prevista in precedenza, ma evidentemente la necessità di tutelare la sicurezza delle unità navali e delle merci trasportate sollecitò l'adozione dell'armamento pesante a bordo dei vascelli⁷⁴. L'idoneità del bombardiere imbarcato doveva essere valutata dai Consoli del Mare, il salario individuale non inferiore a 4 fiorini e mezzo al mese⁷⁵.

Anche altri membri dell'equipaggio teoricamente deputati a incarichi più tecnici (il medico barbiere, il maestro d'ascia, il calafato e il remolaio) avevano l'obbligo di indossare la corazza e di combattere con le balestre in caso di necessità. La doppia competenza loro richiesta prevedeva un salario superiore rispetto al resto della ciurma, pari a 6 fiorini mensili ciascuno⁷⁶. Completavano il gruppo dei comandanti alla guida degli armati otto compagni che, pagati tra i 3 e i 4 fiorini e mezzo, operavano un servizio di vigilanza e di difesa delle varie zone in cui era funzionalmente suddiviso il vascello⁷⁷. Gli elevati costi da sostenere per armare un naviglio da mercato e dotarlo di tutte le attrezzature, i materiali e le armi sono testimoniati dalle note spese redatte dall'ufficio pisano responsabile dell'allestimento delle galee da mercato per contabilizzare i capitali da investire.

Ne è un esempio l'elenco, completo di beni e costi, riferito alla galea «San Giuliano», salpata nel 1444 *ad partes Orientis* al comando di Bartolomeo Pucci. Ferri, pece e stoppe erano le materie prime quantitativamente più cospicue a bordo del vascello cui si aggiungeva la caldaia

antica, cioè che pe' lla galea si dia le spese a' detti huomini di capo et a' compagni e i soldi ordinati altra volta per leggie», *ivi*.

⁷³ ASF, *Consiglio del Cento*, registri 1, c. 26r.

⁷⁴ L'uso di armi da fuoco sulle navi non era ancora una pratica diffusa nel XV secolo, anche a causa dei costi elevati. I vascelli genovesi alla fine del Quattrocento iniziarono sporadicamente a montare a bordo bocche da fuoco in bronzo preferendole alle ormai desuete bombarde. Sporadica è anche la presenza di armati sui mercantili genovesi per i quali la *Cabella marinariorum* menziona soltanto saltuariamente custodi a guardia delle navi attraccate in porto, Balletto, *Navi e navigazione*, cit., p. 24, Gatti, *Navi e cantieri*, cit., pp. 145-146.

⁷⁵ «Per ciascuna galea per lo advenire si meni uno bombardiere idoneo a tale exercitio, di che si stia alla dichiarazione de' Consoli che per li tempi saranno, et a lui non si possa dare minore soldo, né lui pigliare che fiorini quattro et mezzo» ASF, *Consiglio dei Cento*, registri 1, c. 26r.

⁷⁶ *Ivi*.

⁷⁷ *Ivi*.

per la pece; velatura, sartiame, remi, antenne e ancore costituivano invece la voce forse più significativa in termini di spesa. Particolarmente accurata era anche la dotazione degli armamenti, sia per gli uomini cui era assegnata la difesa della galea e sia per il vascello stesso: lance, corazze, dardi, polvere, pallottole, bombarde, un arsenale numeroso e apparentemente letale a protezione dell'equipaggio e delle merci trasportate⁷⁸.

⁷⁸ «Spese fatte Cinque di Pisa nella ghalea nominata San Giuliano achomandata per Levante a Bartolomeo Pucci.
 Per più spese fatte ... chon più huomini mandati a Livorno a mostrare charene lire 35 soldi 10
 Per mandare uno maestro a Livorno per intendere il manchamento soldi 19.
 Per opere 135 di mastri d'ascie lire 137 soldi 11.
 Per opere 137 chalafati lire 124 soldi 4.
 Per libre 338 di ferramenta di più ragioni lire 39.
 Per 4000 stopperuoli lire 24 soldi 4.
 Per libre 400 di stoppe da chalafati lire 25.
 Per libre 1760 di pece lire 85 soldi 15.
 Per fondo di chaldare per la pece lire 5 soldi 15 danari 6...
 Per tavole, 1 tronba et ceppo per 1 anchora lire 11, soldi 6, danari 6.
 Per libre 82 di chiapponi e cerchi di ferro lire 9, soldi 9.
 Per 400 schuopoli da remi lire 1 soldi 2.
 Per libre 7296 di sartie per più ragioni lire 620 soldi 3.
 Per uno terzeruolo nuovo lire 747 soldi 2, danari 7.
 Per 25 choraze nuove da marinai lire 100.
 Per 81 remi nuovi lire 311 soldi 17.
 Per 29 remi nuovi da banco e da schifo lire 48.
 Per panno rosso e altre chose per la tenda da poppa lire 42, soldi 1.
 Per 1 anchora nuova lire 89, soldi 3, danari 4.
 Per 2 antenne nuove lire 130.
 Per libre 60 di stopperuoli per respecto lire 10, soldi 10.
 Per libre 40 di stoppe per respecto lire 2, soldi 10.
 Per libre 40 di pece per respecto lire 2, soldi 10.
 Per libre 30 d'achuti per respecto lire 3, soldi 10.
 Per 30 chappi nuovi da marinai lire 45.
 Per 200 dardi chon ferri nuovi lire 30.
 Per 172 ferri da dardi in asticciuole vecchie lire 12, soldi 18.
 Per 50 ferri da lancia in lance vecchie lire 3, soldi 15.
 Per 1000 ferri da verettoni in asticciuole vecchie lire 30...
 Per 25 mezze lance chon ferri lire 6, soldi 15.
 Per 17 chanoni da bonbarda tra nuovi e rifatti lire 27, soldi 9.
 Per 3 meze chatene di ferro lire 1.
 Per 2 paia di ferri da ghanbe lire 2, soldi 2, danari 6.
 Per 2 romagnole lire 1, soldi 2.
 Per una bonbarda nuova con 5 channoni lire 50, soldi 5.
 Per libre 315 di ferramenti per ceppi da bonbarda e per la bronzina lire 42.
 Per libre 240 di polvere da bonbarde lire lire 78, soldi 18.
 Per 175 pallottole da bonbarde lire 7, soldi 14, danari 2», ASF, *Miscellanea Repubblicana* 10, ins. 261, c. 39r. Altri esempi *ibidem*, cc. 42r-v, 43r-v, 50r-v, 51r, 52r rispettivamente

Eppure, nonostante il dispendio di mezzi devoluto alla sicurezza, non sempre l'armamento di bordo era sufficiente ad assicurare l'incolumità delle galee fino al rientro in porto, soprattutto nei periodi di guerra. Nell'autunno del 1478, infatti, durante le fasi iniziali del conflitto successivo alla congiura dei Pazzi e mentre la flotta aragonese pattugliava le coste toscane⁷⁹, stavano tornando a Porto Pisano le galee provenienti da Ponente e dalla Barberia. I Dieci di Balia si resero conto perfettamente quanto denso di pericoli fosse l'avvicinamento al bacino portuale e ritennero quindi indispensabile ordinare ai Consoli del Mare non solo di munire di bombarde le torri di difesa del porto per creare un eventuale fuoco di sbarramento, ma anche di far uscire unità navali cariche di armi e di truppe che facessero rotta verso le galee per favorire l'avvicinamento fra gli armati e garantire quindi energie nuove a difesa dei vascelli da mercato⁸⁰.

Il microcosmo della galea presentava quindi un equilibrio abbastanza stabile fra ufficiali e uomini addetti alla difesa; del resto della ciurma non si fa menzione, quindi non se ne conoscono i metodi di reclutamento, né la remunerazione prevista. Da sottolineare, il ruolo di verifica e di approvazione dell'idoneità del personale di bordo riservato ai Consoli del Mare sia nel *Libro de capitoli de viaggi* del 1446 e sia nelle deliberazioni del Consiglio dei Cento del 1459. Al di là dei già discussi cambiamenti istituzionali intervenuti tra le due fasi della regolamentazione della pratica navale, al Consolato è stabilmente attribuita la funzione di organo supervisionante la scelta delle professionalità del personale marittimo, articolate in una serie di mansioni piuttosto dettagliatamente descritte nella diversa produzione documentaria che disciplinava la materia.

La delicatezza delle competenze richieste al Consolato non è da sottovalutare: dalla corretta selezione dei membri dell'equipaggio dipendeva la buona riuscita dei viaggi, il conseguimento dell'utile atteso da parte degli appaltatori e la buona fama della flotta di stato fiorentina. Non è certo casuale che le testimonianze più dettagliate a proposito della composizione del personale di bordo siano state prodotte nei

per le galee "San Niccolò", "San Bartolomeo", "San Pietro Apostolo" e "San Giovanni Battista".

⁷⁹ ASF, *Dieci di Balia, missive* 5, c. 140r (i Dieci di Balia ai Consoli del Mare, Firenze 17 ottobre 1478).

⁸⁰ ASF, *Dieci di Balia, missive* 6, c. 90v (i Dieci di Balia ai Consoli del Mare, Firenze 10 dicembre 1478).

momenti in cui, accanto al riassetto degli uffici preposti all'organizzazione marittima, il governo di Firenze intendeva rilanciare il sistema delle galee da mercato. La ripresa degli scambi via mare richiedeva ovviamente chiarezza nei ruoli, nelle competenze, nelle procedure di selezione e nella remunerazione adeguata. I salari stabiliti dal Consiglio dei Cento erano la cifra minima da erogare al di sotto della quale gli appaltatori non avevano margine di contrattazione; la ragione, chiaramente espressa, risiedeva nella qualità del personale selezionato le cui competenze e abilità dovevano essere sostenute da adeguati incentivi economici che ne assicurassero il corretto ed efficace esercizio delle diverse funzioni.

Proprio l'efficienza del sistema mi sembra lo scopo primario che si intendeva conseguire nel 1446 e nel 1459, nella consapevolezza che soltanto un rigido inquadramento di tutti gli attori coinvolti nei processi della navigazione in una griglia ben definita di diritti e doveri assicurasse il successo dei singoli viaggi e, più in generale, del proseguimento dell'esperienza marittima fiorentina.

1d. Spazi e tempi

In tale quadro preciso e rigoroso era compreso anche un insieme di norme da rispettare in relazione agli effetti personali che i membri dell'equipaggio erano autorizzati a imbarcare. Considerando che tutto lo spazio disponibile doveva essere razionalmente suddiviso in maniera da lasciare alle mercanzie la percentuale maggiore di ingombro, è naturale che un elenco dettagliato di oggetti e di misure per il bagaglio individuale fosse ritenuto indispensabile ai fini del calcolo del carico in termini spaziali e ponderali.

Il Consiglio del Popolo e quello del Comune, nell'aprile del 1460, diedero mandato ai Capitani di Parte Guelfa di indicare in dettaglio le dimensioni degli oggetti privati che erano direttamente correlate con il grado nella catena di comando: maggiore era l'importanza dell'incarico ricoperto, più ampie potevano essere le casse da imbarcare. Nessun limite invece alla quantità di acqua «della quale a ciascuno sia licito portare quanto vuole»⁸¹.

Oltre a questioni di ingombro e di peso, i Consigli deliberarono anche in materia di valore degli oggetti personali da caricare a bordo e il

⁸¹ ASF, *Consoli del Mare* 3, cc. 129v-130r.

criterio seguito restò invariato: più alta la posizione gerarchica, più costosi i beni al seguito. L'unica distinzione restava la durata del viaggio, calcolata chiaramente sulla lunghezza della tratta. Se quindi al capitano era consentito «portare cose e masserizie per suo uso per valuta di fiorini dugento nel viaggio di Fiandra, Romania e Barberia», soltanto alla metà della cifra doveva ammontare il valore dei propri beni sulla rotta verso la Catalogna e la Sicilia⁸².

Il resto dell'equipaggio era autorizzato a portare sulla galea merci a uso personale pari a due volte il proprio salario ed era fatto severo divieto di imbarcare mercanzie altrui che non rientrassero nel carico previsto⁸³. Un sistema piuttosto complesso ma efficace di sanzioni economiche mirava a prevenire violazioni alle norme. Ai membri della ciurma cui il capitano contestasse il trasporto di beni per conto terzi doveva essere applicato il costo dei noli previsto per la tipologia merceologica in eccesso e, in aggiunta, ne era autorizzata la confisca e la successiva quantificazione. La metà del valore apparteneva all'ufficio dei Consoli del Mare, un quarto al capitano e l'ultimo quarto a chi avesse notificato l'illecito al comandante della galea⁸⁴. La certezza che il capitano non fosse tentato a contravvenire alle rigide disposizioni era assicurata dalle pesanti sanzioni in cui sarebbe incorso in caso di violazione del suo ruolo di garante della regolarità della vita a bordo della galea. Duecento fiorini era l'ammenda prevista per qualsiasi mancata condanna; la metà della somma era devoluta ai Consoli del Mare, l'altra metà «a' chapitani e a' conservadori delle leggi che condannato avessino»⁸⁵.

La riorganizzazione deliberata tra il 1459 e il 1460 dai Consigli andava a conferire una maggiore stabilità anche alla durata degli scali previsti per le varie rotte e ai tempi di attracco presso le destinazioni finali dei convogli. Nel 1446, infatti, il *Libro de capitoli de viaggi* aveva elencato con dovizia di particolari i porti intermedi delle tratte per l'andata e per il ritorno, tralasciando però di indicare i tempi di sosta⁸⁶. Secondo quanto dichiarato dai Maggiori Uffici quattordici anni più tardi, la mancanza del calendario delle tappe dei viaggi aveva lasciato

⁸² *Ibidem*, c. 131r, Plebani «Il libro...», cit., p. 219.

⁸³ ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 130v.

⁸⁴ *Ibidem*, cc. 130v-131r.

⁸⁵ *Ibidem*, c. 131.

⁸⁶ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 2r-3v.

spazio alle iniziative individuali producendo disorganizzazione, una fama sfavorevole nei riguardi della flotta fiorentina e trasformando un sistema marittimo, che prevedeva l'integrazione tra le varie rotte come una sorta di staffetta tesa a implementare la presenza degli operatori economici di Firenze sui mercati mediterranei, in una serie disordinata di viaggi disconnessi e privi di qualsiasi forma di coordinamento⁸⁷.

L'osservanza della nuova normativa era sottoposta alla vigilanza del capitano e dei patroni a carico dei quali, in caso di omissione, non soltanto era prevista un'ammenda individuale pari a 500 fiorini, ma anche l'immediata iscrizione allo Specchio che, equiparando gli inadempienti ai debitori insolventi, pregiudicava in modo abbastanza invasivo la possibilità di accesso alle cariche pubbliche. Come di consuetudine, le sanzioni pecuniarie erano suddivise tra i diversi operatori addetti ai controlli con una quota sempre riservata all'ufficio dei Consoli del Mare⁸⁸.

L'ampia analisi delle prassi della navigazione compiuta dal governo fiorentino nel 1460 condusse ad ampliare le norme relative alla vita a bordo delle galee; non si trattava soltanto di rispetto della disciplina e dell'osservanza dei divieti, ma anche della moralità della condotta dell'equipaggio. In particolare, per quanto riguardava la rotta orientale, le nuove regole prevedevano l'impossibilità di far salire schiave sui vascelli sotto pena di 100 fiorini per ogni contravventore e per ogni schiava imbarcata, così come vigeva l'obbligo di non introdurre sui mercati orientali armi di alcun tipo, acciaio e ferro⁸⁹. La motivazione risiedeva ragionevolmente nel grande cambiamento intercorso in Oriente in seguito alla caduta di Costantinopoli sotto il dominio ottomano e, probabilmente, anche nella conseguente crociata che il papa Pio II ave-

⁸⁷ «Perché non si truova che ancora sia ordinato interamente le schale che possono fare le vostre ghalee che vanno a viaggio di Levante et di Ponente et di Catalogna et di Sicilia, né anchora dichiarato quanto tempo in ciaschuna schala e luogho possono stare, et però si dice seguire molti inconvonienti perché dette galee molte volte o pongono dove non devono, o in alchuno luogho stanno più che non si chonviene. Di che non si provedendo, si verrebbe presto in disordine del navichare con verghogna e danno del nostro Comune et de' nostri merchatanti», ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 132r.

⁸⁸ *Ivi.*

⁸⁹ ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 135v. «Acciò che Dio sia più propitio a fare prosperare il vostro navicare» è l'auspicio che accompagnava il divieto, ASF, *Provvisioni, registri* 151, c. 148r. Nel *Libro* del 1446 era invece previsto il trasporto, se non di armi, di materiali metallici sulla rotta orientale, ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 53v-54v, 62r-v, 61v.

va bandito in occasione del congresso di Mantova celebrato a gennaio del 1460⁹⁰. Non è un caso che le due disposizioni siano state riportate in un secondo momento anche nel *Libro de capitoli de viaggi* dove la palese differenza della mano dello scrivente attesta l'aggiunta posteriore⁹¹.

1e. Il ritorno in porto

La volontà di far osservare le norme si concretizzò nell'estensione della procedura sindacale all'intero gruppo degli ufficiali; mentre nel 1446 era prevista soltanto la revisione dell'operato del capitano, nel 1460 anche i patroni e i commissari erano obbligati a comparire al cospetto dei Conservatori delle leggi entro quindici giorni dal loro rientro a Porto Pisano. L'audizione prevedeva il controllo di tutta la documentazione prodotta a bordo e l'eventuale interrogatorio dei soggetti convocati, con particolare riguardo alle situazioni inerenti il diritto penale. Lo scopo consisteva nel ripercorrere in dettaglio ogni tappa del viaggio, valutare se gli scali effettuati fossero conformi a quelli prescritti per la rotta seguita, se i tempi di percorrenza fossero compatibili con le diverse soste, quali cifre fossero state erogate per i salari e quali somme derivassero dai noli, ricevere la segnalazione di circostanze

⁹⁰ Nonostante l'abbondante bibliografia disponibile rinvio in questa sede soltanto a *Il sogno di Pio II e il viaggio da Roma a Mantova*. Atti del Convegno internazionale (Mantova, 13-15 aprile 2000), a cura di A. Calzona *et alii*, Firenze, Olschki, 2003, i cui numerosi contributi offrono molti spunti di riflessione e di approfondimento in relazione alle tante questioni aperte dal volenteroso, ma sfortunato progetto del pontefice senese. Molto diverso è il resoconto trasmesso dal cronista Benedetto Dei in relazione ai preparativi per la crociata; analizzando le conseguenze delle fasi organizzative della spedizione dal punto di vista degli Ottomani, il Dei ipotizzò benefici importanti per i mercanti fiorentini. Secondo il suo racconto, infatti, i Turchi individuarono nei Veneziani i promotori dell'imminente guerra e, in quest'ottica, accordare il favore a Firenze – avversaria di Venezia – significava mettere in ulteriore difficoltà i traffici orientali della Serenissima. A Francesco Vettori, Agnolo Neroni e Bernardo Corbinelli, patroni delle galee di Levante in quel periodo attraccate a Costantinopoli, furono infatti offerte garanzie per i commerci esercitati nelle località appartenenti all'impero ottomano e la possibilità di soggiornare nella capitale in tutta sicurezza. In cambio, Firenze si sarebbe impegnata a condurre trattative con il papa per impedire la crociata, richiesta ovviamente irricevibile, Benedetto Dei, *La Cronica dall'anno 1400 all'anno 1500*, a cura di R. Barducci, Firenze, Papafava, 1984, pp. 159-160.

⁹¹ ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 65r. Il commercio degli schiavi era comunque un settore molto frequentato dai mercanti fiorentini che, prima dell'avvio di proprie rotte verso Oriente, acquistavano gli schiavi importati da Venezia e da Genova. Successivamente all'organizzazione del commercio marittimo, si dedicarono in proprio all'attività, Mallett, *The florentine Galleys*, cit., p. 114 e note 4, 5, 6.

fortunate o, al contrario, degli accadimenti negativi occorsi durante la navigazione⁹². La sanzione pecuniaria elevata a chiunque fosse giudicato inadempiente, già di per sé onerosa in quanto fissata in 500 fiorini⁹³, si accompagnava all'immediata iscrizione allo Specchio andando quindi a causare, come già evidenziato, non solo un danno economico e di visibilità al condannato, ma anche un impedimento a proseguire l'esercizio di cariche pubbliche. Come elemento di dissuasione, probabilmente, era infatti più efficace e vergognoso l'inserimento nelle liste dei debitori insolventi del Comune.

La prassi che si inaugurava nel 1460 assunse tuttavia la fisionomia di un vero e proprio processo nel momento in cui gli attori coinvolti andarono aumentando di numero. L'audizione diventò una comparizione dinanzi al Consiglio dei Cento, mentre i Conservatori delle leggi – da semplici revisori di quanto redatto durante il viaggio e valutatori delle relazioni verbali presentate dagli ufficiali di bordo – iniziarono a esercitare il ruolo della pubblica accusa le cui prove di colpevolezza si basavano sulle delazioni raccolte anonimamente a Firenze e a Pisa grazie all'installazione di «tamburi», ossia di contenitori dove i denunciati potevano depositare le loro segnalazioni celando la propria identità⁹⁴.

Le denunce così ricevute dovevano poi essere collazionate in un dossier in cui erano elencate tutte le violazioni delle regole di ingaggio commesse dai capitani, dai patroni e dai commissari. I Conservatori delle leggi avevano l'obbligo di far leggere la pratica ad un notaio che ne facesse pubblica declamazione durante la riunione del Consiglio dei Cento alla presenza – non giudicata necessaria – degli accusati. Se intervenuti, però, essi avevano facoltà di produrre elementi a loro discolta controbattendo alle accuse loro mosse; ascoltate le parti, i membri del Consiglio avrebbero iniziato le votazioni per emettere la sentenza.

Un dato interessante riguarda le modalità di emissione del giudizio, basato su votazioni inerenti ogni singola accusa mossa agli ufficiali delle galee⁹⁵. Era chiaramente anche contemplata la possibilità

⁹² ASF, *Consoli del Mare* 3, cc. 135v-136r. Il sindacato esteso anche ai patroni e ai commissari di bordo è segnalato pure in ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. VI, c.30r.

⁹³ Anche in questa circostanza la somma riscossa alimentava sia gli uffici coinvolti nella procedura, ossia i Conservatori delle leggi e i Consoli del Mare, sia chi aveva segnalato le colpe degli ufficiali, il «notificatore palese o secreto» cui fa riferimento il testo, ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 136r.

⁹⁴ *Ibidem*, cc. 136r-v, ASF, *Provvisioni, registri* 151, c. 148v.

⁹⁵ ASF, *Consoli del Mare* 3, cc. 136v-137r.

che il Consiglio non raggiungesse una maggioranza e, a quel punto, la sorte degli accusati tornava alla valutazione dei Conservatori delle leggi⁹⁶. Nel caso invece del raggiungimento del *quorum* necessario e di riconosciuta colpevolezza, nessuno dei condannati avrebbe più potuto esercitare la funzione per il mancato rispetto della quale era stata pronunciata la sentenza⁹⁷. Il testo non fa riferimento, però, all'eventualità futura di un'inversione dei ruoli che consentisse ai condannati di riprendere comunque il mare.

L'adozione di una normativa molto restrittiva, in termini di controlli e di verifiche delle azioni attuate durante la navigazione, riguardava anche la fase iniziale dell'allestimento dei convogli, per quanto inerente eventuali responsabilità quantificabili. La malleveria che nel 1446 era chiesta ai capitani e ai conduttori delle galee, nel 1461 fu estesa anche ai patroni e ai rassegnatori mediante regole approvate dai Consigli del Comune, del Popolo e dei Cento che disciplinavano con grande attenzione la tempistica della comunicazione dei nominativi dei garanti e del versamento della cauzione.

Uguale rigore era richiesto per la stesura dell'elenco dei patroni la cui segnalazione al notaio delle Tratte da parte dei conduttori non poteva essere ratificata se prima gli assegnatari dell'appalto delle galee non avessero saldato l'intera cifra offerta per l'aggiudicazione dei navigli. Una volta dimostrata la solvibilità e depositata la somma pattuita, la nomina del patrono apriva la seconda fase della costituzione del gruppo degli ufficiali: i patroni designati dovevano presentare almeno dieci garanti che, approvati dall'ufficio dei Capitani di Parte Guelfa, versassero, a titolo di deposito cauzionale, 5.000 fiorini d'oro⁹⁸. L'entità della cifra, non dipendente da alcuna variabile, era legata alla certezza della «restitutione della galea della quale sarà padrone et rimessione...

⁹⁶ «Et in caso che in dicto Consiglio non si ottenesse l'absolutione, né la condempnazione d'alchuna di dette cose messe a partito... la cognitione di tal caso che così non si obtenesse rimangha all'uficio de' Conservatori predetti», *ibidem*, c. 137r.

⁹⁷ *Ivi*.

⁹⁸ ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 145r. La nuova normativa, per quanto molto più rigida rispetto agli anni precedenti, si inseriva nelle procedure praticate in altri contesti mediterranei; a Genova, ad esempio, era consuetudine il versamento anticipato di somme cautelative. La differenza risiedeva nell'applicazione delle regole: gli armatori genovesi avevano l'obbligo di erogare la gabella sulla base della portata della nave, per il patrono invece era calcolata sull'entità degli stipendi corrisposti all'equipaggio indipendentemente dal vascello, Balletto, *Navi e navigazione*, cit., pp. 7-8.

con tutti e' suoi coredi, del quale obligho non possino essere cancellati, né assoluti se non è veduta la fede di tale restitutione et remissione de' Consoli del Mare di Pisa sottoscritta di mano del loro notaio»⁹⁹.

La stessa procedura era prevista per i rassegnatori che avevano l'obbligo di presentare almeno due mallevadori e versare una cauzione pari a 1.000 fiorini d'oro; i Consoli del Mare, da parte loro, non erano autorizzati a consegnare nessuna galea agli ufficiali designati finché i Capitani di Parte Guelfa non avessero accordato il loro permesso, espletate le pratiche burocratiche e ricevuto i «sodamenti» da parte dei soggetti interessati¹⁰⁰.

L'intero gruppo al comando delle galee, all'inizio degli anni sessanta, fu quindi rigorosamente sottoposto al controllo dei Capitani di Parte Guelfa con una evidentissima contrazione della partecipazione operativa dei Consoli del Mare all'allestimento delle galee da mercato e con l'intento di tutelare gli investimenti che il governo fiorentino era evidentemente disposto ancora ad erogare, salvaguardando, però, la sicurezza del sistema navale in termini di strutture e di merci. D'altra parte, la rigorosa osservanza delle regole è indicata dagli stessi Consigli come la base sulla quale poggiava la sopravvivenza della navigazione mercantile fiorentina e la sua reputazione¹⁰¹.

Il bisogno di specificare il significato del rispetto delle leggi e della disciplina induce a pensare che uno dei maggiori problemi del sistema marittimo di Firenze risiedesse in un generalizzato rilassamento dei costumi a bordo delle galee che investiva l'intera catena di comando, così come l'obbligo di versare in anticipo l'intera cifra offerta per l'aggiudicazione dell'asta sembra volto a prevenire le inadempienze da parte dei conduttori. La sensazione generale che la documentazione trasmette si articola su diversi ordini di considerazioni, in rapporto sia al *Libro* del 1446 e sia alla riforma che, dalla fine degli anni cinquanta e fino all'inizio del decennio successivo, sottopose a una revisione pressoché completa il settore marittimo fiorentino.

Per prima cosa l'esigenza di una regolamentazione che disciplinasse ruoli, obblighi e comportamenti del personale viaggiante; se per l'ufficio preposto all'organizzazione del sistema della flotta di stato non

⁹⁹ ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 145r.

¹⁰⁰ *Ivi.*

¹⁰¹ «Et sieno il capitano, i patroni et altri uficiali di galea più solleciti et più attenti alla observatione degli ordini nella quale consiste per la magior parte la riputatione del nostro navigare», ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 144v.

era mai stata ravvisata l'opportunità di un codice normativo, per gli equipaggi – o per lo meno per il loro gruppo apicale – fu chiaro, dopo i primi venticinque anni di esercizio della pratica navale, che si dovesse procedere alla stesura di un dettagliato *corpus* di regole preposte al consolidamento dell'esperienza marittima. Che il *Libro* possa essere il risultato di una riflessione complessiva sui risultati conseguiti, sugli obiettivi da raggiungere e sulla stabilizzazione delle pratiche adottate è testimoniato dal riferimento dettagliato alle rotte attivate, alle merci trasportate e ai noli esigibili che accompagnano i «capitoli» dedicati ai capitani, ai conduttori, ai rassegnatori e agli scrivani.

Negli anni quaranta furono, tuttavia, i Consoli del Mare a essere delegati dal Consiglio del Comune a redigere il codice incentrato sulle linee di navigazione. Una specie di nuova partenza e di ripresa delle rotte commerciali dopo gli anni della lunga sperimentazione e della costruzione di un sistema che con fatica, ma con buon successo, si era inserito nel sistema mediterraneo. Il modello cui il *Libro* si ispirò per la distribuzione degli argomenti trattati è quello catalano che dedica ampio spazio alla figura del comandante, alle mercanzie imbarcate e al ruolo dello scrivano di bordo; il *Llibre del Consolat de Mar*, però, riserva diverse rubriche al personale tecnico, soprattutto ai maestri d'ascia e ai calafati, completamente trascurati, invece, dal testo fiorentino¹⁰².

Più articolata e concepita per superare il policentrismo organizzativo dei decenni precedenti appare la riforma degli anni 1459-1461, senza dubbio vincolata al nuovo Consiglio dei Cento che, per volontà di Cosimo de' Medici, andava ad affiancarsi ai due preesistenti organi consiliari. Una riconsiderazione del settore navale e marittimo di matrice più marcatamente politica, riconducibile al circuito corporativo e per nulla disposta a concedere al Consolato del Mare – o a ciò che ne restava – un ruolo attivo nel riassetto del circuito. Sembra palese la necessità di evitare derive e degenerazioni nei comportamenti della gente di mare che richiedeva un irrigidimento delle regole imposte, ma resta non del tutto risolto il dubbio se le modifiche sostanziali introdotte dal Consiglio dei Cento – solo talvolta affiancato da quelli del Popolo e del Comune – si servissero di eventuali casi da censurare, accrescendone importanza e dimensioni quantitative a livello di feno-

¹⁰² *Llibre del Consolat de Mar*, cit., vol. I, rubriche 53-54, 58-60, 89-91, pp. 429-436, 441-443, 463-475, voll. I-II, rubriche 51-295, pp. 427-833. Moltissime analogie si riscontrano anche con la gestione del sistema marittimo veneziano da parte del Senato che controllava l'intera filiera della navigazione, Stöckly, *Le système*, cit., p. 51.

meno di malcostume diffuso, per offrire la giustificazione dell'urgenza alla rilettura in senso verticistico dell'intero sistema della navigazione.

In termini sostanziali, le novità più rilevanti introdotte nella composizione del personale marittimo riguardavano essenzialmente il gruppo di armati a bordo delle galee, la cui presenza era una consuetudine già da tempo praticata in altri contesti mediterranei¹⁰³. L'istituzione del ruolo dell'ammiraglio – l'altra innovazione del 1459 – non modificò le responsabilità dei capitani delle galee, non sono giunti elenchi nominali della nuova figura del comandante dei convogli, né la successiva normativa offre spazio alla definizione più precisa delle sue mansioni e delle sue responsabilità. In altre parole, l'ammiraglio, voluto dal Consiglio dei Cento forse come grado mutuato sull'omologo catalano, non divenne in seguito uno dei protagonisti dell'ultima stagione quattrocentesca della flotta fiorentina. Nonostante, quindi, ripetuti tentativi di porre mano alla struttura portante delle unità navali in termini di catena di comando, il nucleo fondamentale rimase quello organizzato sino dai primi tempi dell'avvio dei viaggi della flotta di stato di Firenze, una stabilità che sembra quasi bilanciare la grande mutevolezza che caratterizzava l'ufficio dei Consoli del Mare.

¹⁰³ *Llibre del Consolat de Mar*, cit., vol. II, rubriche 306-310, 324, pp. 850-859, 864.

2. Diari di viaggio

Le testimonianze dirette lasciate da chi aveva personalmente intrapreso una spedizione mercantile via mare sono tra le fonti più interessanti per ricostruire la vita a bordo delle galee. I diari di viaggio propriamente detti, tuttavia, non sono numericamente molto cospicui per quanto riguarda l'esperienza marittima fiorentina, né possono considerarsi veri e propri resoconti le notazioni inserite all'interno di ricordanze concepite e redatte con scopi e finalità di diversa origine¹.

Informazioni interessanti e dettagliate sulle condizioni degli equipaggi e dei passeggeri sono riportate dai racconti dei pellegrini che si recavano a visitare i Luoghi Santi; anche in questo caso si tratta però di testimonianze provenienti da chi si serviva delle galee esclusivamente come mezzo di trasporto, senza coinvolgimento operativo nell'orga-

¹ Sulla "memoria dei mercatores" (citando un noto volume di Anselmi, Pezzarossa e Avellini) e sull'importanza della tradizione dei "Ricordi" mercantili sono stati prodotti studi di grande rilievo dei quali non ritengo sia questa la sede adatta per una rassegna. Mi limito quindi a rinviare a G. M. Anselmi, F. Pezzarossa, L. Avellini, *La "memoria" dei mercatores. Tendenze ideologiche, ricordanze, artigianato in versi nella Firenze del Quattrocento*, Bologna, Patron, 1980, *Mercanti scrittori*, a cura di V. Branca, Milano, Rusconi, 1986, L. Pandimiglio, *I libri di famiglia e il libro segreto di Goro Dati*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2006, A. Molho, R. Barducci, G. Battista, F. Donnini, *Genealogia e parentado. Memorie del potere nella Firenze tardomedievale. Il caso di Giovanni Rucellai*, in Molho, *Firenze nel Quattrocento*, II. *Famiglia e società*, Roma, Edizioni di storia e letteratura, 2008, pp. 35-83, L. Pandimiglio, *Famiglia e memoria a Firenze, vol. I (secoli XIII-XVI)*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2010. Una rassegna della cronachistica fiorentina bassomedievale in relazione alla tematica dei viaggi marittimi è in R. González Arévalo, *Navegación y vida en la marina mercante de una ciudad sin mar: las galeras estatales de Florencia en la fuentes cronísticas y narrativas del siglo XV*, in *La vida marítima en la Mediterrània medieval. Fonts històriques i literàries*, a cura di L. Badia, L. Cifuentes, R. Salicrú i Lluch, Publicacion de l'Abadia de Montserrat, 2019, pp. 193-211, in particolare pp. 194-195 a proposito dei diari di viaggio di Felice Brancacci, Luca degli Albizzi, Luigi Vettori e Girolamo Strozzi.

nizzazione del viaggio e conoscenze necessarie per fornire relazioni attendibili e accurate sotto il profilo tecnico².

Due esempi di scritti riconducibili alla categoria della diaristica di bordo e pubblicati rispettivamente nell'Ottocento e nel Novecento sono i ricordi di Felice di Michele Brancacci e quelli di Luca di Maso degli Albizzi³. Entrambi i testi, è noto, sono incentrati sui viaggi via mare che gli autori effettuarono in momenti diversi degli anni venti del Quattrocento e tutti e due presentano elementi di riflessione che, soprattutto per ciò che riguarda il resoconto del Brancacci, sono forse stati parzialmente trascurati da una letteratura storica più interessata alla dimensione narrativa ed ermeneutica.

2a. Felice Brancacci

Una delle critiche mosse al Brancacci da Ugo Tucci⁴ riguarda infatti l'indifferenza del cronista verso l'ambiente con cui entrò in contatto e il contesto, che potrebbe definirsi esotico, nel quale si trovò a operare. Si trattava del primo viaggio delle galee fiorentine del 1422, l'apertura della rotta orientale e il tentativo di inserirsi, in particolare, sui mercati africani mediante relazioni commerciali da stipulare con il Sultano d'Egitto⁵. Dante Catellacci, curatore dell'edizione, al contrario, valuta la fonte di grande interesse⁶ in particolare per la sua complementarità al rapporto stilato per il governo fiorentino al rientro dalla spedizione. Tra le due opposte posizioni, oltre ai quasi 100 anni che separano il giudizio di Dante Catellacci da quello di Ugo Tucci, mi sembra che quella del Tucci sia forse troppo ingene-

² Ai racconti stilati dai pellegrini imbarcati sulle navi veneziane tra Quattrocento e Cinquecento ha dedicato un contributo molto puntuale B. Arbel, *Daily life on board venetian ships: the evidence of Renaissance travelogues and diaries*, in *Rapporti mediterranei, pratiche documentarie, presenze veneziane. Le reti economiche e culturali (XIV-XVI secolo)*, a cura di G. Ortalli e A. Sopracasa, Venezia, Istituto di Scienze, Lettere ed Arti, 2017, pp. 183-219.

³ *Diario di Felice Brancacci*, cit., pp. 160-188, 326-334, Luca di Maso degli Albizzi, *The Narrative of the Voyage of the Galleys*, in Mallett, *The fiorentine galleys*, cit., pp. 206-275.

⁴ U. Tucci, voce *Brancacci, Felice*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 13, Roma, Treccani, 1971, *ad vocem*. L'autore del diario è definito da Tucci «uomo di mentalità alquanto ristretta, chiuso ad ogni interesse che non fosse quello pratico che lo aveva spinto in un paese che allora per la prima volta s'inseriva nell'ottica politica fiorentina». Su Felice Brancacci si veda L. Pandimiglio, *Felice di Michele vir clarissimus*, cit.

⁵ Per la questione cfr. *supra*, p. 48.

⁶ D. Catellacci, *Diario di Felice Brancacci*, cit., p. 158.

rosa, considerando non solo la delicatezza dell'incarico ricevuto, ma anche la particolarità della missione e del personaggio⁷. È abbastanza comprensibile che il diario di viaggio del Brancacci non possa essere stato concepito come una fonte odepórica; né il protagonista, né il suo collega Carlo Federighi si stavano recando a svolgere compiti esplorativi o a intraprendere un itinerario per ragioni personali, così come ritengo sia da tenere in considerazione che il risultato della spedizione fosse finalizzato al conseguimento di risultati concreti e strategici per il proseguimento del progetto fiorentino di investire in un proprio sistema marittimo.

Il viaggio di Felice Brancacci non è in alcun modo equiparabile alle avventure marittime che, alla fine del Quattrocento e nei primissimi anni del XVI secolo, condussero all'apertura delle rotte transoceaniche, verso ovest e verso est, spedizioni pianificate e adeguatamente finanziate dagli stati iberici in vista di traguardi di ben altra portata. Altrettanto non paragonabile è la prosa di Brancacci rispetto a quella, ad esempio, di Amerigo Vespucci il cui epistolario familiare, recentemente edito, svela attitudini documentaristiche che accompagnavano ai dettagli tecnici la descrizione minuta dei contesti⁸. Brancacci aveva istruzioni precise e scopi di natura commerciale sui quali concentrarsi, oltre a essere un personaggio abbastanza particolare⁹ sul quale il governo fiorentino fece nuovamente affidamento poco più di dieci anni dopo quando si trattò di organizzare il trasferimento di papa Eugenio IV da Roma a Firenze¹⁰.

⁷ Sul rilievo significativo del viaggio del Brancacci e del relativo resoconto si sofferma L. Pandimiglio, *Felice di Michele vir clarissimus*, cit., pp. 42-44 che sottolinea pure come il ritorno dei due ambasciatori fosse salutato da Firenze con un giorno di festività e di chiusura di tutte le botteghe e accompagnato da celebrazioni religiose la domenica successiva.

⁸ Amerigo Vespucci, *Cronache epistolari. Lettere 1476-1508*, a cura di L. Perini, Firenze, Firenze University Press, 2013, lettere 73-75, pp. 88-113 (Amerigo Vespucci a Lorenzo di Pierfrancesco de' Medici, Siviglia, 28 luglio 1500, Isole di Capoverde 4 giugno 1501, Lisbona 1502).

⁹ Il suo legame con la storia di Pisa iniziò nel 1406 quando vinse la giostra celebrata per festeggiare la conquista della città, negli anni immediatamente successivi fece parte dei Dieci Governatori incaricati di gestire l'inizio del dominio fiorentino e infine ne divenne podestà nel giugno del 1421, Pandimiglio, *Felice di Michele vir clarissimus*, cit., pp. 31, 39.

¹⁰ Sull'opera di coordinamento e di mediazione svolta dal Brancacci a Roma tra l'inverno del 1433 e la primavera del 1434 mi sono soffermata in E. Plebani, *Una fuga programmata. Eugenio IV e Firenze*, in «Archivio Storico Italiano», a. CLXX, n. 632/2 (2012), pp. 298-299 (285-310).

Senza dubbio, Felice Brancacci aveva una personalità difficilmente gestibile e un senso dell'onestà assai discutibile; nel 1426 era stato Camerario del Comune e aveva sottratto quasi 3.000 fiorini che, in seguito al processo cui fu sottoposto, gli costarono l'iscrizione allo Specchio e la condanna a restituirne il doppio. Solo la sua abilità diplomatica e l'ottimo lavoro di negoziazione e di informatore che svolse a Roma tra il 1433 e il 1434 lo salvarono, restituendogli la reputazione perduta grazie ad una precisa legge emanata nell'aprile del 1434¹¹.

Al di là della complessa figura dell'autore del diario, la fonte presenta informazioni di rilevante interesse; senza intendere compiere una procedura interpretativa mirata a porre in comparazione il testo del Brancacci con la categoria delle testimonianze odepatiche, alcuni spunti di riflessione possono essere enucleati e contestualizzati nelle prime fasi operative del sistema marittimo-navale fiorentino. Il primo dato da sottolineare è il duplice motivo alla base del viaggio inaugurale delle galee fiorentine: l'apertura della rotta orientale e la definizione di rapporti diplomatici con l'autorità sultanale egiziana¹². In questo senso, dalle parole di Felice Brancacci sembra che l'aspetto politico-negoziale avesse il sopravvento in quell'occasione poiché i patroni delle galee, Bindo delle Brache e Giuliano di Turpia¹³, avevano ricevuto l'ordine di porsi a disposizione dei due ambasciatori¹⁴.

Il primo esperimento di una linea di navigazione autonoma, stando alle parole del diarista, aveva quindi un significato più sbilanciato verso l'apertura di relazioni stabili con i Mamelucchi d'Egitto che di vettore di mercanzie a uso commerciale. È probabile che l'urgenza di instaurare un dialogo diretto con il Sultano tenesse conto anche delle difficoltà in cui versava la comunità veneziana, in particolare ad Alessandria dove i contatti con gli ufficiali mamelucchi erano assai conflittuali¹⁵. Nella prospettiva di spazi commerciali potenzialmente sfrutta-

¹¹ ASF, *Provvizioni, registri* 125, cc. 62v-63r.

¹² La convergenza di entrambe le motivazioni sull'itinerario iniziale della flotta fiorentina è testimoniato anche dal ruolo essenziale ricoperto dai Consoli del Mare nella scelta dei due inviati, ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 2v.

¹³ Cfr. *supra*, p. 48 e nota 58.

¹⁴ «A dì primo di luglio giugnemo in Pisa, et stemo in Pisa a dì 2, e a dì 3 venne a Pisa ser Filippo da Poggibonzi, et recocci lettera de' Consoli del Mare, per la quale ci avvisorno d'una deliberazione fatta per loro che noi potessimo costringere il padrone della ghalea a porci in terra a nostra posta per dua o tre volte, e stare 2 dì per volta» *Diario di Felice Brancacci*, cit., p. 160.

¹⁵ G. Christ, *Trading conflicts: Venetian merchants and Mamluk officials in late medieval*

bili, Firenze può aver identificato nell'area egiziana la prima tappa da esplorare per l'inserimento dei propri mercanti e, al tempo stesso, l'uso delle galee inviate sulla tratta orientale per il loro viaggio inaugurale poteva essere il modo più adatto per conseguire il doppio risultato politico ed economico. La delicatezza della missione affidata al Brancacci e al Federighi giustifica così il ruolo quasi subordinato dei patroni.

Un ulteriore dettaglio da mettere in evidenza è il lungo periodo di tempo trascorso inutilmente a Pisa dai due ambasciatori prima di prendere il mare. Ricevuta la comunicazione da parte dei Consoli del Mare il 3 luglio, per quasi dieci giorni non fu possibile iniziare il viaggio, nonostante la partenza fosse prevista in un primo tempo per l'8 luglio¹⁶. Brancacci è estremamente laconico sulle ragioni di tale ritardo, tuttavia non bisogna tralasciare la considerazione che un'impresa impegnativa quale l'organizzazione di un sistema marittimo potesse giustificare, nella fase di avvio, operazioni non ancora organicamente pianificate. Solo molti anni più tardi, infatti e con le linee di navigazione diversificate e attive, fu possibile calcolare la tempistica dei viaggi in modo più affidabile e disciplinare l'imbarco sulla base di date di partenza maggiormente stabili¹⁷.

Mi sembra evidente che la testimonianza di Felice Brancacci restituisca l'immagine dello stadio iniziale del processo di sviluppo della flotta di stato, un'informazione comunque utile, indipendentemente

Alexandria, Leiden-Boston, Brill, 2012. I Veneziani godevano di una tradizione consolidata da decenni di viaggi sulla rotta egiziana; infatti, poco dopo la metà degli anni sessanta del XIV secolo, una volta superati i divieti ecclesiastici contro l'esercizio dell'attività commerciale verso i mercati musulmani, la flotta veneziana aprì le rotte per Alessandria e Beirut, aumentando progressivamente il numero dei vascelli in servizio sulla linea, B. Dourmec, *An exemplary maritime Republic: Venice at the end of the Middle Ages*, in *War at sea*, cit., p. 157 (151-165). Solo traendo vantaggio da quel momento di provvisorietà difficoltà, quindi, le galee fiorentine si sarebbero potute inserire nello spazio economico egiziano. Sui contatti mercantili tra cristiani e musulmani e sull'embargo imposto dalla Chiesa si veda A. Esch, *New sources on trade and dealings between Christians and Muslims in the Mediterranean region (1440-1500)*, in «Mediterranean Historical Review», 33/2 (2018), pp. 135-148.

¹⁶ «A dì 4 di luglio scrivemmo a Firenze a' Consoli del Mare, e detto dì andò la strida in Pisa che le ghalee partirebbono a dì 8 di luglio», *Diario di Felice Brancacci*, cit., p. 160.

¹⁷ Solo nel 1430, ad esempio, fu deliberato «quod quantum ad dicta deveta offitiorum cuiuslibet capitanei pro locatione ghalearum ad partes Anglie sive Flandrie mictendarum intelligatur durare ad minus septem mensibus a die quo discedet de Portu Pisano cum dictis ghaleis. Pro ghaleis autem navighandis ad partes orientis intelligatur durare ad minus mensibus quinque a die discessis de Portu Pisano cum ghaleis», ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 39r. Il capitano, dal canto suo, doveva imbarcarsi sulla galea due giorni prima di levare le ancore, *ibidem*, c. 126v.

dalla volontarietà dell'annotazione, per meglio comprendere lo sforzo organizzativo sotteso all'impresa marittima. Altrettanto significativa, soprattutto in prospettiva comparativa con i regolamenti emanati venti anni più tardi, è la segnalazione dell'ispezione delle galee effettuata dal rassegnatore quando, il 12 luglio 1422, il gruppo giunse a Livorno¹⁸. Anche in questa circostanza si rileva una commistione di ruoli che non trova conferma negli anni successivi quando la struttura del sistema marittimo, pur con tutti i cambiamenti intercorsi nel tempo, mostra una diversificazione delle competenze richieste ai vari attori sulla base delle regole stabilite e fissate dalla normativa e dai regolarmente attuativi¹⁹. Incrociando gli elenchi nominali giuntici dei rassegnatori e dei Consoli non si ravvisa infatti, nel corso del Quattrocento, l'esercizio simultaneo di entrambe le funzioni²⁰.

L'itinerario affrontato dal primo convoglio delle galee fiorentine è a sua volta molto differente rispetto agli scali che furono in un secondo tempo consentiti per i viaggi alla volta dell'Egitto, a cominciare dalle tappe tirreniche. Brancacci elenca sia i porti di attracco (Piombino, Scalea, Cetraro, Tropea, Faro, Messina, Capo Spartivento) e sia i luoghi di sosta e di rifornimento (la foce del Tevere)²¹. Con l'unica eccezione di Messina, nessuno degli scali riportati nel *Diario* fu successivamente praticato dalle galee fiorentine che percorrevano la rotta verso Alessandria d'Egitto²². Mi sembra quindi evidente il carattere pionieristico della prima spedizione navale di Firenze che, pur non avendo alcuno scopo esplorativo né di scoperta, sperimentò le possibilità offerte dalle rotte mediterranee. In questa prospettiva si potrebbe quasi ipotizzare

¹⁸ «A dì 12, in domenica mattina, ci partimo da Pisa udito la messa... e quel di venimo a Livorno, e Gherardo Canigiani fece la rassegna delle ghalee, ch'ora consolo di Mare», *Diario di Felice Brancacci*, cit., p. 160.

¹⁹ Nel 1446 il *Libro de capitoli de viaggi stabili* che «il rassegnatore di ciaschuna ghalea sia tenuto et debba andare et stare et tornare in su quella di dette ghalee sopra la quale sarà diputato», ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 52r. Pur non contenendo un divieto esplicito all'esercizio della rassegna da parte di un componente del Consolato, l'appartenenza al personale viaggiante esclude quasi a priori la sovrapposizione dei due incarichi, dal momento che, sino dall'istituzione, i Consoli del Mare avevano avuto la fisionomia e la funzione di un ufficio stanziale.

²⁰ Le due liste sono comparabili per gli anni 1455-1463, un periodo quindi molto limitato cronologicamente in rapporto ai decenni di esercizio dell'attività marittima da parte di Firenze, ma sufficientemente documentato *annuatim* per escludere l'ipotesi dell'esercizio contemporaneo dell'ufficio consolare e della rassegna, ASF, *Tratte* 903, cc. 69r-v, 117v-118r.

²¹ *Diario di Felice Brancacci*, cit., p. 161.

²² ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 2r-v.

che al convoglio sul quale viaggiarono Felice Brancacci e Carlo Federighi fosse affidato anche l'incarico di condurre uno studio di fattibilità per raccogliere informazioni e visitare eventuali piazze mercantili che, insieme alla meta finale, Alessandria, potessero costituire altrettanti luoghi di scambio per gli operatori economici fiorentini.

Da sottolineare, quindi, come il sistema della flotta di stato sia stato strutturato sino dalle prime fasi con l'articolazione in scali, metodo ormai affermatosi da lungo tempo, ma che persino Venezia andò progettando su una diacronia non breve. L'organizzazione delle linee di navigazione in tappe intermedie sulla tratta ovviava al problema delle oscillazioni dei prezzi determinato dagli acquisti e dalle vendite massive effettuati ai due capi della linea, generando non soltanto una più veloce e diffusa circolazione del capitale, ma anche la possibilità di mettere in atto un circuito commerciale su piazze dove cercare di acquistare posizioni monopolistiche²³. Chiaramente, la lunga esperienza in questa direzione maturata dalle potenze mediterranee aveva costituito per Firenze il precedente da imitare istituendo scali obbligatori sino dalle prime sperimentazioni delle sue linee di navigazione.

Nel caso del viaggio inaugurale non furono praticate attività mercantili nei luoghi di attracco, bensì consultazioni con le autorità locali del cui esito Brancacci inviava ogni volta la relazione ai Consoli del Mare. Proprio la continuità degli scambi epistolari tra l'ambasciatore fiorentino e l'ufficio consolare – dei quali non è rimasta traccia – attesta il ruolo di osservatori assegnato ai due inviati i cui sondaggi ambientali e mercantili presso le località che toccarono possono a buon diritto essere considerati come il primo approccio alla ricerca di nuovi spazi economici verso i quali espandere la presenza fiorentina. Considerando le esperienze vissute e descritte nel suo resoconto dal Brancacci, non è probabilmente un caso che quegli scali – ad eccezione di Modone – non siano entrati successivamente nella rotta egiziana.

La formale ma fredda accoglienza ricevuta a Candia da parte del veneziano Marco Giustiniani, solo per citare un esempio, suscitò molto disappunto nell'inviato fiorentino, soprattutto in relazione al diniego di fornire assistenza tecnica per operare interventi di riparazione sulle galee messe a dura prova, pochi giorni prima, da una burrasca che le aveva colte sulla rotta per Cefalonia²⁴. Il rifiuto di fornire supporto si

²³ J.-C. Hocquet, *Denaro, navi e mercanti*, cit., p. 205.

²⁴ *Diario di Felice Brancacci*, cit., p. 161: «avemo molto grosso mare per modo che... noi

estese a tutte le maestranze sino a trasformarsi in un vero e proprio avvertimento orientato a dissuadere i nuovi potenziali concorrenti a vedere in Candia un mercato aperto anche agli operatori economici fiorentini²⁵.

Ben diversa, secondo la testimonianza del Braccacci, la situazione a Rodi; l'arrivo delle galee fiorentine concise con la presenza nel porto dell'isola di navi catalane e genovesi che, reduci da uno scontro avvenuto proprio ad Alessandria d'Egitto, avevano trovato riparo a Rodi²⁶. L'arrivo del convoglio fiorentino pose subito i due ambasciatori dinanzi alle tante questioni che, trasversalmente, si andavano intrecciando con i problemi della ricerca di nuovi spazi commerciali. Il racconto, sintetico come evidentemente era connaturato alle abilità scritte di Felice Braccacci, apre una serie importante di considerazioni sulle opportunità che si aprivano per Firenze nel Mediterraneo orientale e sulla contropartita necessaria per conseguire i risultati auspicati.

Della vicinanza degli Ospitalieri ai catalani già si è detto²⁷ e, nel 1422, il Gran Maestro dell'Ordine con cui Braccacci avviò le trattative, era a sua volta iberico, membro del priorato di Catalogna. Alla richiesta fiorentina di attracco sicuro per le galee non fu fornita alcuna assicurazione, ma soltanto la promessa di non dare comunicazioni ai navigli catalani del nuovo arrivo; il Gran Maestro offrì protezione a terra, ma per ciò che concerneva le leggi marittime si mostrò molto reticente e determinato a mantenere un atteggiamento di neutralità²⁸.

Altrettanto delicati si rivelarono i colloqui per l'apertura della piazza di Rodi alle galee mercantili di Firenze; la positiva reazione del Gran Maestro che accolse con grande favore l'ingresso di nuove linee di navigazione sulle rotte mediterranee in nome di una competitività che avrebbe arrecato benefici ai traffici commerciali internazionali²⁹,

stemo molto male. E a di 30, alle 23 hore, giugnemo all'isola di Cifalonia».

²⁵ «Non lasciarono niuno maestro lavorare in su nostre ghalee, che n'avavamo gran bisogno, e' maestri c'avevan promesso di servire; e, donde si venisse, eglino mandarono a spromettere, e nell'orecchie ci fu detto che pensassimo ad altro», *ibidem*, p. 162.

²⁶ Il combattimento navale fra catalani e genovesi aveva causato danni ingenti in Egitto oltre ad aver guadagnato ai liguri una galeotta del Sultano, *ibidem*, p. 163.

²⁷ Vedi *supra*, pp. 52-53 e nota 78.

²⁸ *Diario di Felice Braccacci*, cit., p. 163.

²⁹ «Gl'era molto a grado la nostra venuta, e la diliberazione del navigare, la quale non solamente darebbe profitto a noi, ma eziandio a molte altre nazioni, così nel portare delle nostre mercantie come nel recare; e che ci confortava all'impresa, et eziandio

si accompagnò alla richiesta di esenzioni fiscali a favore dei Cavalieri residenti nei territori sottoposti allo Stato fiorentino. Brancacci sottolinea di non aver potuto stipulare accordi di alcun genere, ma di aver solamente accolto la richiesta avanzata dal Gran Maestro per rendere operativo l'accordo tra Firenze e le autorità di Rodi³⁰.

Facendo seguire alle parole i fatti, i Cavalieri agevolavano i lavori di ripristino delle galee, mentre Felice Brancacci e Carlo Federighi prendevano contatti con la comunità fiorentina; durante questi incontri convinsero Carlo Minerbetti a seguirli ad Alessandria dove aveva vissuto quattro anni e della quale aveva quindi una conoscenza che sarebbe risultata utile in quell'occasione³¹. La sosta a Rodi durò una settimana e soltanto il 17 agosto le galee fiorentine riuscirono a salpare alla volta di Alessandria.

La restante parte della testimonianza del Brancacci è interamente dedicata al soggiorno in Egitto dove i due ambasciatori rimasero fino al 15 novembre; le galee sulle quali erano arrivati ripresero il mare per tornare soltanto nell'ottobre successivo. L'ambasciatore fiorentino fu colto da febbri intense proprio all'inizio dell'autunno e solo alla metà del mese di novembre, seppure molto indebolito, fu in grado di imbarcarsi nuovamente³².

I trattati stipulati negli anni successivi con il Sultano non diedero risultati molto soddisfacenti, però la prima spedizione delle galee fiorentine documentata da Felice Brancacci mi sembra attesti un progetto già organicamente concepito da Firenze che aveva solo bisogno di essere sottoposto alla verifica operativa. Al di là degli esiti conseguiti e delle difficoltà con cui si sviluppò e si trasformò il sistema marittimo fiorentino, il diario del Brancacci è una testimonianza di significativo interesse. Senza alcun dubbio è carente di curiosità nei riguardi dei luoghi visitati, ma l'importanza e la finalità esclusivamente mercantile e diplomatica della missione giustificano l'apparente indifferenza verso considerazioni ambientali, paesaggistiche o antropologiche. Lo scopo era la ricerca di spazi commerciali, di apertura di nuovi mercati, di valutazione dell'impatto che l'impresa organizzativa dello stato fiorentino avrebbe generato su realtà economiche preesistenti; per rag-

c'offereva ogni suo porto e luogo, e vettovaglia et rinfrescamento a ogni nostro buon piacer per dì e per notte per mercantie, navili e huomini», *Diario di Felice Brancacci*, cit., p. 163.

³⁰ *Ivi.*

³¹ *Ibidem*, p. 164.

³² *Diario di Felice Brancacci*, cit., pp. 184-185.

giungere lo scopo assegnatogli, Brancacci non doveva lasciarsi distrarre e il diario testimonia le sue capacità di osservatore, di negoziatore e di rappresentante del governo fiorentino restituendoci in modo molto chiaro e lucido la fase di avvio dell'ingresso di Firenze nel novero delle potenze marittime mediterranee.

2b. Luca degli Albizzi

Molto diverso è invece il resoconto lasciato da Luca di Maso degli Albizzi relativo al viaggio da lui compiuto sulla rotta occidentale tra l'inizio di settembre 1429 e la fine di marzo 1430. Le linee di navigazione delle galee erano a regime a quell'altezza cronologica e la relazione dell'Albizzi si presenta quindi più densa di dettagli inerenti la vita a bordo rispetto al diario di Felice Brancacci. L'asestamento del sistema marittimo fiorentino aveva reso consuetudinari i viaggi lungo le diverse destinazioni e prodotto già professionalità con esperienze maturate a bordo delle galee. Luca di Maso degli Albizzi apparteneva al novero delle figure formatesi attorno al settore navale e possedeva un discreto bagaglio di conoscenze marittime affinate sia come passeggero e sia come capitano delle galee³³. La particolare posizione dell'Albizzi nella società fiorentina era caratterizzata dai freddi rapporti che intratteneva con il fratello Rinaldo, referente politico della fazione egemone dopo la morte del padre Maso e dalla contemporanea vicinanza a Cosimo de' Medici che gli consentì, dopo l'esilio dei suoi congiunti, di continuare la sua carriera pubblica all'interno dello stato fiorentino³⁴.

Per quanto non fosse considerato una delle figure di spicco dell'oligarchia medicea, Luca degli Albizzi fu un servitore di Firenze, quasi indifferente a quale partito facesse riferimento la classe di governo. Questo atteggiamento che Michel Mallett giustamente sottolinea, è evidente anche nel suo diario di viaggio nel quale l'autore non si limita, come il Brancacci, a sintetizzare i fatti occorsi più o meno giornalmente, ma trascrive puntigliosamente anche il carteggio intrattenuto con i Consoli del Mare e registrato dal notaio di bordo. Lo scopo del viaggio era d'altra parte molto diverso: non c'era alcun intento esplorativo nel convoglio comandato dall'Albizzi, né la necessità di identificare spazi commerciali potenzialmente permeabili ai mercanti fiorentini, né tan-

³³ Mallett, *The florentine galleys*, cit., p. 196.

³⁴ *Ibidem*, p. 198.

tomeno trattati commerciali da stipulare o relazioni diplomatiche da negoziare. La particolarità del viaggio affrontato da Felice Brancacci era giustificata dalla fase iniziale del sistema delle galee inaugurato da Firenze proprio nel 1422; nel 1429, invece, le consuetudini acquisite rendevano la relazione dell'Albizzi quasi pleonastica. Ciò nonostante, anche il diario del 1429 riporta notizie di qualche interesse che, senza alcuna necessità di analizzare la fonte per intero – peraltro molto lunga e colma di particolari non determinanti³⁵ –, restituiscono un quadro abbastanza chiaro della vita di bordo³⁶.

Il primo elemento da mettere in luce, ancora in prospettiva comparativa rispetto al resoconto del Brancacci, è il diverso ruolo rivestito dai due diaristi: Felice Brancacci era un inviato dello stato fiorentino ospitato sulle galee, Luca degli Albizzi era il capitano del convoglio diretto in Inghilterra. Il primo era un osservatore di ciò che accadeva sui vascelli sui quali viaggiava, il secondo il responsabile delle unità navali, dell'equipaggio, delle merci imbarcate e del buon esito della spedizione. La delicatezza dell'incarico attribuito al Brancacci implicava la sua estraneità alle incombenze del personale viaggiante, il ruolo di comando affidato all'Albizzi richiedeva al contrario un'attenzione costante a tutte le varie fasi della vita a bordo delle galee. È interessante anche evidenziare come Luca fosse estremamente rigido nei riguardi dell'osservanza dei regolamenti, un'intransigenza dettata però dalla difficoltà di tenere sotto controllo la ciurma in senso comportamentale e disciplinare.

La sua rigidità è sottolineata nel diario sino dalle fasi precedenti l'imbarco quando l'Albizzi si premurò di indicare l'ora precisa per salire a bordo accordandosi con il capitano di Livorno per comminare multe ai titolari delle taverne se avessero incentivato le libagioni degli equipaggi oltre l'orario stabilito³⁷. Luca degli Albizzi descrive in modo capillare anche l'ispezione delle galee effettuata da uno dei Consoli del Mare in carica, Andrea di Vieri, a testimonianza di come il ruolo del rassegnatore

³⁵ Lo stesso editore della testimonianza dichiara di aver tralasciato due delle cinque parti di cui si compone il manoscritto e di aver modificato l'ordine in cui sono catalogate le rimanenti. Il nucleo principale, ossia il diario vero e proprio, è in ogni caso costituito di oltre sessanta carte, Mallett, *The florentine galleys*, cit., pp. 204-205.

³⁶ Sull'importanza del testo dell'Albizzi si sofferma González Arévalo in *Navegación y vida en la marina mercante*, cit., pp. 204-205.

³⁷ «Sabato mattina adì X di settenbre... ordinai col capitano che ciaschuno marinaio o compagno a ore 23 fussi alle galee et così misse bando sotto pena, et pena agli osti che ritenessimo gl'uomini di galea da ora detta in là, acciò che le galee fussino meglio acompagnate», *The Diary*, in Mallett, *The florentine galleys*, cit., p. 209.

ancora alla fine degli anni venti, non fosse separato rispetto a quello degli altri attori della filiera del commercio marittimo³⁸. I patroni delle galee comandate dall'Albizzi erano Piero Vespucci e Bernardo Carnesecchi e il reclutamento della ciurma, effettuato secondo le consuetudini marittime mediterranee tramite l'iscrizione dei volontari nel registro redatto dai patroni e dal capitano, impegnò gli ultimi due giorni del mese di agosto³⁹.

Occorsero altre due settimane prima che i vascelli potessero prendere il mare, non soltanto per le procedure burocratiche da espletare ma anche a causa di condizioni meteorologiche avverse che ritardarono le operazioni⁴⁰. Il resoconto di Luca degli Albizzi è interessante in particolare per la prospettiva univoca dalla quale sono osservate persone ed eventi. Diversamente da Felice Brancacci per il quale le galee erano soltanto il mezzo di trasporto che gli consentiva di raggiungere le varie tappe del suo viaggio, Luca degli Albizzi non poteva sbarcare dal vascello sul quale si trovava e, contemporaneamente, doveva tenere sotto osservazione i tempi del carico e dello scarico delle mercanzie nei porti di attracco, fare in modo che le operazioni non eccedessero la calendarizzazione prevista e controllare con accuratezza che le licenze di sbarco non si prolungassero oltre il consentito⁴¹.

È evidente, dalle parole dell'Albizzi, come le galee fossero un microcosmo sociale estremamente dinamico e come il capitano fosse in buona parte responsabile della positiva riuscita dei viaggi; qualsiasi condotta lassista avesse avallato sarebbe andata a discapito del successo della spedizione tanto sotto il profilo della redditività, quanto della buona fama delle linee di navigazione. In questo senso la rigosità di Luca degli Albizzi era un valore aggiunto, così come la sua capacità decisionale dimostrata nei casi di reati commessi dagli uomini dell'equipaggio⁴².

³⁸ In questo senso nessun cambiamento era stato ancora introdotto rispetto al viaggio inaugurale del 1422, cfr. *supra*, p. 148.

³⁹ *The Diary*, in Mallett, *The florentine galleys*, cit., p. 208.

⁴⁰ *Ibidem*, p. 210.

⁴¹ L'autorità del capitano si dispiegava su tutto il personale di bordo, compresi i patroni e Luca degli Albizzi esercitò le sue prerogative sino dai primi tempi della navigazione. Il 21 settembre 1429, infatti, durante i giorni di attracco ad Aigues-Mortes, uno dei due patroni, Bernardo Carnesecchi, fu multato per 200 fiorini, con atto rogato dal notaio di bordo, per non essere rientrato sulla galea la sera precedente adducendo il pretesto di affari a terra. Il puntuale ritorno a bordo il giorno successivo gli consentì di non dover versare l'ammenda, *ibidem*, pp. 213-214.

⁴² Il 10 ottobre 1429, ad esempio, mentre le galee fiorentine incrociavano lungo la costa

Il racconto mette in luce anche come il numero dei componenti il personale di bordo fosse molto fluttuante, non soltanto a causa del forzato congedo nei casi di cattiva condotta, ma anche per la scelta volontaria di fuggire dalle galee nei periodi di sosta a terra. Sono diversi gli esempi riportati dall'Albizzi nel suo diario e, dalle sue parole, si evince che non si provvedeva in maniera organica alla sostituzione delle unità di personale mancante, né che si procedeva con controlli nominali in occasione della partenza dai vari porti toccati⁴³. Le defezioni annotate da Luca degli Albizzi erano forse più consistenti rispetto ai casi strutturalmente connessi con viaggi di tale durata e lunghezza. Le diserzioni furono addebitate dai patroni delle galee all'eccessiva rigidità del capitano che, vietando sovente le licenze di sbarco, induceva l'equipaggio a fuggire alla prima occasione utile. L'Albizzi invece attribuiva l'abbandono ai disagi della vita sulle galee, senza alcun riparo dalle intemperie e, soprattutto, dalle piogge abbondanti che stavano funestando il viaggio.

Il disaccordo fra Piero Vespucci, Bernardo Carnesecchi e Luca degli Albizzi evidenzia alcuni dei limiti attribuiti all'autorità del capitano; secondo quanto riportato nel diario sembra che la preoccupazione dei patroni fosse la manovrabilità della galea in caso di reiterate diserzioni e, di conseguenza, la difficoltà a portare a termine il viaggio.

La divergenza di opinioni fra i mercanti imbarcati e il comandante getta luce non soltanto sui diversi gradi di responsabilità fra gli attori marittimi, ma anche sulla duplice valenza che ogni galea aveva per i componenti della filiera del comando: i patroni consideravano il vascello come il mezzo di trasporto dei beni da commercializzare, per il capitano invece era un bene di proprietà dello stato fiorentino, affidato alla sua gestione e della cui integrità avrebbe risposto in prima persona.

La controversia si risolse con un compromesso: Vespucci e Carnesecchi ottennero maggiore elasticità nel rilancio dell'autorizzazione a

iberica a sud di Valencia, l'Albizzi era stato informato di un furto compiuto da un membro della ciurma la cui punizione fu esemplare: «Detto di... facemo frustare Lucha d'Antonio da Cortona, compagno di galea, perché a Sciabbia aveva furata una tazza d'ariento. Fu frustato da' marinai et condana'lo a rimanere in terra et se mai fussi trovato in su fuste di fiorentini, gli fussi mozzo l'orecchie ritto». La sentenza aveva immediato vigore esecutivo e gli atti relativi furono rogati dal notaio di bordo, *The Diary*, in Mallett, *The florentine galleys*, cit., pp. 218-219.

⁴³ A Maiorca era fuggito un galeotto, altri cinque lasciarono la galea a Ribadeo e in Galizia l'Albizzi si rese conto che mancavano complessivamente sette rematori, *ibidem*, pp. 218, 234, 238.

sbarcare per i componenti dell'equipaggio e Luca degli Albizzi si riservò di organizzare i turni di discesa a terra per non lasciare le galee troppo sguarnite e anticipò ai patroni che avrebbe arruolato nuovo personale in sostituzione dei disertori⁴⁴. La necessità di chiarire l'opportunità di ristabilire numericamente la completezza della ciurma conferma che si trattasse di una procedura desueta e che le due galee del convoglio avessero subito una diminuzione degli effettivi superiore alla norma.

La rotta verso l'Inghilterra consentiva anche di verificare la sicurezza e la positività dell'accoglienza offerta ai vascelli fiorentini dalle realtà portuali tirreniche degli stati iberici e dagli scali atlantici. Il rapporto in questo senso inviato da Luca degli Albizzi ai Consoli del Mare era abbastanza preoccupante: le coste spagnole dovevano ritenersi tutte pericolose, i corsari erano stabilmente presenti nelle acque della penisola iberica su entrambi i versanti, soltanto il Portogallo poteva offrire approdi sicuri e, a giudizio dell'Albizzi, le galee fiorentine sarebbero dovute essere armate in modo migliore⁴⁵.

La questione della sicurezza dei convogli, nella riflessione del capitano, si estendeva a una serie di considerazioni parallele. Per prima cosa egli riteneva necessario che su ciascuna galea fossero imbarcati 10 balestrieri esperti, dato che le due da lui comandate non possedevano di fatto alcuna protezione a causa dell'incapacità dell'equipaggio nel maneggiare le armi, sia che si trattasse di balestre o di semplici archi. L'Albizzi raccomanda, per tutti i componenti della ciurma, la stessa attenzione nella scelta del personale da arruolare: ai suoi ordini si trovavano infatti alcuni «molto disutili et fanciugli et non pratici»⁴⁶. Per rafforzare le sue argomentazioni, Luca degli Albizzi porta l'esempio di Venezia i cui convogli erano costituiti di almeno quattro galee, bene attrezzate e ancora meglio armate, con equipaggi in grado di combattere, indipendentemente dal ruolo ricoperto a bordo. Pur essendo consapevole dell'inferiorità di conoscenze nautiche rispetto alla Sere-nissima⁴⁷, l'Albizzi mette in guardia i Consoli del Mare nei confronti

⁴⁴ *Ibidem*, p. 234.

⁴⁵ «Signori miei... sapiate che per tutte le terre de' re di Spagna i vostri legni saranno malsicuri, così da' paesani, potendo, come da' corsali, che grande quantità se ne truova... che non trovate luogho per voi sicuro salvo Portogallo... Al fatto di queste galee, a me parebbe d'armarle meglio che non sono», *The Diary*, in Mallett, *The florentine galleys*, cit., pp. 244-245.

⁴⁶ *Ibidem*, p. 245.

⁴⁷ L'impegno di Venezia sulla rotta verso le Fiandre e l'Inghilterra risaliva, nella sua pianificazione teorica, alla fine del Duecento quando la caduta di San Giovanni

della navigazione atlantica e delle nazioni che sull'oceano si affacciavano, lasciando intendere che una riflessione collettiva dovesse essere affrontata sia per quanto concerneva l'organizzazione dei convogli e sia per la selezione del personale viaggiante sulle cui scarse capacità il capitano continuava a recriminare⁴⁸.

Ugualmente necessario era il ricorso a professionalità esterne quando si trattava di attraversare lo stretto di Gibilterra immettendosi nell'Atlantico; a Cadice, infatti, sulle galee fiorentine salirono tre piloti – due per la capitana e uno per il naviglio di conserva – per agevolare il passaggio dal Mediterraneo all'oceano dove le tecniche di navigazione e le coste erano profondamente differenti⁴⁹.

Le argomentazioni e i suggerimenti proposti dall'Albizzi dimostrano un elevato livello di consapevolezza nelle questioni navali, nonché un grado di esperienza sufficiente a offrire soluzioni alle carenze ancora molto evidenti nell'organizzazione marittima di Firenze. In particolare, due sono i dettagli individuati da Luca degli Albizzi che, suscettibili a suo giudizio di rettifiche urgenti, furono in realtà definiti solo molti decenni dopo: il miglioramento della sicurezza a bordo delle galee e l'organizzazione capillare dei periodi di sosta durante gli scali intermedi. Ugualmente in grande anticipo sui tempi anche la rigidità con cui l'Albizzi esercitava il comando, un atteggiamento intransigente che il governo fiorentino fu costretto a imporre per legge al personale viaggiante oltre trent'anni più tardi per tentare di porre rimedio ai danni causati dalla scarsa attenzione verso l'etica marittima.

d'Acri aveva chiuso l'esperienza degli stati cristiani di Terrasanta. La fase di sperimentazione durò sino al 1379 quando terminò la guerra veneto-genovese; a quell'altezza cronologica il commercio marittimo di Venezia stava già consolidando la pratica di collaborazione fra le istituzioni pubbliche e gli imprenditori privati che, dalle fasi di avvio della nuova organizzazione, furono coinvolti nell'apertura delle tratte atlantiche, le prime a essere attivate con la duplice presenza dello stato come fornitore dei vettori e dei capitali commerciali come finanziatori dell'impresa, Dourmec, *An exemplary maritime Republic*, in *War at sea*, cit., pp. 156-157.

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 245-246. Le preoccupazioni espresse da Luca degli Albizzi trovarono ratificazione formale nel 1459 quando nella normativa fu introdotto l'obbligo, per i Consoli del Mare, di prestare la massima attenzione alle competenze dell'equipaggio selezionato, le cui capacità dovevano essere certificate dallo stesso ufficio consolare mediante un giuramento prestato sui Vangeli al cospetto del loro notaio. L'ammenda per aver attestato il falso ammontava a 500 fiorini per ogni Console spergiuro, la somma sarebbe poi stata equamente ripartita «il quarto... il notificatore, il quarto chi condannerà, el resto il comune di Firenze», ASF, *Provvisoni, registri* 150, c. 54v.

⁴⁹ *The Diary*, in Mallett, *The florentine galleys*, cit., pp. 223-224.

Infine, la preoccupazione dell'Albizzi per l'inesperienza dei membri dell'equipaggio mette in luce un assetto quasi dicotomico nella gestione dei viaggi per mare da parte di Firenze: da un lato erano evidentemente disponibili professionalità dotate di buone conoscenze navali come, ad esempio, Luca degli Albizzi e Benedetto Dei, viaggiatori con esperienza e mercanti itineranti⁵⁰, dall'altro lato gli ufficiali preposti al reclutamento delle ciurme erano spesso incapaci di esprimere una valutazione consapevole, in quanto esponenti di quei gruppi mercantili in buona parte non in grado di gestire al meglio tutti gli aspetti della navigazione, ma interessati precipuamente a trarre il maggior profitto dai viaggi delle galee. Uno squilibrio pericoloso, soprattutto in considerazione delle difficoltà che l'attivazione di un sistema di trasporto marittimo recava con sé.

2c. Un diario inverso

I problemi rilevati in relazione alla rotta occidentale da Luca degli Albizzi nel 1429 trovarono una prima soluzione, nel senso indicato da lui, soltanto dopo più di trenta anni quando, nel 1461, i Consigli fornirono la linea di indirizzo per lasciare aperta la rotta in direzione delle Fiandre e dell'Inghilterra. Le decisioni impartite dagli organi consiliari sembrano un diario di viaggio redatto a priori che, pur togliendo ogni autonomia decisionale al capitano del convoglio Bongiani Gianfigliuzzi, tuttavia presenta diversi spunti di riflessione in termini comparativi con le testimonianze precedenti.

Il primo dato da rilevare è la lunga distanza temporale che separa le deliberazioni del 1461 dai resoconti del Brancacci e dell'Albizzi, una diacronia non tanto estesa sotto l'aspetto cronologico, quanto contestuale e operativo. Nei primi casi il sistema delle galee era ancora nella fase sperimentale della sua costruzione come insieme coordinato di linee di navigazione, mentre, all'inizio degli anni sessanta, molti fallimenti e problemi in buona parte irrisolti avevano generato dubbi e disincanto intorno alle operazioni marittime. Il tentativo di mantenimento della tratta occidentale, dettagliatamente strutturato dai Consigli, era di fatto l'ennesimo tentativo di non disattivare l'intera operazione.

⁵⁰ Per rendersi conto delle competenze acquisite dal Dei nel corso degli anni è sufficiente considerare l'elenco dei luoghi da lui visitati in Benedetto Dei, *La Cronica*, cit., pp. 119-125.

Il secondo dettaglio da evidenziare riguarda l'assetto politico-istituzionale fiorentino tra gli anni venti e gli anni sessanta del Quattrocento: nel primo caso l'oligarchia al governo faceva capo agli Albizzi, nel secondo Firenze da quasi 30 anni era amministrata dal gruppo filo mediceo che aveva ancora in Cosimo il referente apicale. In questa ottica è un'ovvia considerazione rilevare l'interesse per il mantenimento dei convogli mercantili verso le Fiandre e l'Inghilterra. In ultimo, da segnalare che alcuni correttivi introdotti nell'agosto del 1461 andavano a recuperare quanto suggerito tanto tempo prima da Luca degli Albizzi, scomparso da tre anni⁵¹.

Il cambiamento più vistoso rispetto al passato riguardava il numero delle galee da allestire che aumentava da due a tre con la motivazione esplicita relativa alla presenza dei corsari e al carico spesso eccessivo che appesantiva troppo la stiva dei due vascelli ordinari⁵². La modifica nella composizione del convoglio recava con sé ulteriori novità, in particolare in relazione allo sforzo chiesto ai conduttori e ai patroni per la predisposizione di un terzo vascello. La sostenibilità dell'operazione era posta in carico ai Consoli del Mare che dovevano alleggerire economicamente l'impegno dei conduttori erogando loro la somma di 425 fiorini larghi. Nessuna limitazione alle voci di spesa del bilancio dell'ufficio dalle quali stornare le somme necessarie⁵³.

Le misure straordinarie messe in atto per agevolare il viaggio inducono a ritenere il progetto particolarmente importante per il reggimento fiorentino a testimonianza, una volta di più, della volontà di non disperdere l'esperienza acquisita ma, al contrario, di rilanciarla.

Il sistema di finanziamento pubblico accordato ai conduttori della rotta occidentale coinvolgeva anche i Cinque di Pisa cui fu affidato dai Consigli il ruolo di primi finanziatori dell'impresa anticipando ai vincitori dell'appalto la somma di 3.000 fiorini larghi. Del prestito erogato, i Governatori pisani sarebbero rientrati grazie ai versamenti mensili dei 425 fiorini da parte dei Consoli del Mare; in sostanza si trattava

⁵¹ A. D'Addario, *Albizzi, Luca*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol.2, Roma 1960 *ad vocem*.

⁵² «Et inteso e molti corsali che sono pe'la marina è paruto sia più sicuro il mandarne tre che due et più onorevole e utile al comune et non sia bisogno fare tanta forza nella stiva», ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 145v. Le difficoltà di caricare le galee in modo equilibrato erano state annotate dall'Albizzi con dovizia di particolari rilevando anche come la capitana fosse di solito quella più gravata di merci rispetto al naviglio di conserva, *The Diary*, in Mallett, *The florentine galleys*, cit., pp. 219-220.

⁵³ ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 145v.

di una specie di giroconto al termine del quale solo l'ufficio consolare avrebbe effettivamente erogato la sovvenzione⁵⁴.

L'impegno economico e il coinvolgimento dei Consoli del Mare e dei Cinque di Pisa dimostrano, senza ombra di dubbio, l'interesse del governo fiorentino non solo per il proseguimento dell'impegno nel commercio mediterraneo, ma in particolare nei riguardi della rotta atlantica. Il viaggio alla volta del nord Europa aveva peraltro mantenuto i tempi già operativi negli anni venti del Quattrocento con partenza prevista quasi alle soglie dell'autunno. Il dato più significativo da evidenziare è tuttavia la mobilitazione congiunta dei due uffici che, in tempi diversi e con modalità ogni volta rinnovate, si erano alternati alla gestione del sistema marittimo e del governo di Pisa. Nonostante negli anni sessanta le loro rispettive sfere di influenza fossero più chiaramente definite, in questa circostanza erano forzatamente costretti a mettere in atto un'azione comune a sostegno del rilancio dei convogli di Ponente.

Il terzo ufficio deputato ad affiancare i Cinque Governatori e i Consoli era quello dei Capitani di Parte Guelfa ai quali un paio di anni prima era stato trasferito l'onere dell'organizzazione degli incanti delle galee: una cordata quindi di rilevanza non registrata in precedenza che rappresentava sostanzialmente una deroga a tutti i canoni organizzativi adottati sino a quel momento. La documentazione indica nel commercio della lana la ragione di un tale sforzo finanziario e organizzativo e si potrebbe quindi ipotizzare la regia accurata della potente Corporazione dietro un *iter* così desueto⁵⁵. Tuttavia, un dettaglio suscita qualche perplessità: una delle tre galee sarebbe dovuta rimanere ormeggiata in Fiandra, a Sluys per un mese, mentre le altre due avevano licenza di recarsi in Inghilterra⁵⁶. Il convoglio si sarebbe poi ricostituito presso il porto britannico di sosta per ultimare le operazioni di carico della lana.

⁵⁴ «Si dice che per detta terza galea si debba dare e pagare pe' Consoli del Mare di qualunque pecunia che derranno alle mani loro e appartenenti in alcuno modo al loro ufficio etianodio de' denari che sono presi o piglieranno per la tratta del grano et biada, dare et pagare per ciascuno mese e a ragione di ciascuno mese dal dì che partiranno da Porto Pisano per decto viaggio insino che torneranno in decto Porto Pisano, fiorini quatuorcentoventicinque larghi a' conduttori e padroni di decte galee... Si dice che i detti Cinque di Pisa sieno tenuti e debino per insino a tutto dì quindici di settembre proximo da venire, sotto pena di fiorini cinquecento per ciascuno di loro, dare fiorini tremila larghi a' detti conductori e padroni, i quali si debino schontare dipoi nella somma sopradetta che ànno avere mese per mese», *ivi*.

⁵⁵ ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 146v.

⁵⁶ «Item che quando le dette galee saranno in Fiandra, possa una delle dette galee

Non è in alcun modo chiarito il motivo per cui la composizione del convoglio fosse al servizio della lunga sosta presso lo scalo delle Fiandre, ma non è da escludere che potesse essere posto in relazione con le novità provenienti dal settore minerario, dal momento che proprio all'inizio degli anni sessanta del Quattrocento il giacimento di allume di Tolfa stava imprimendo un cambio drastico nella commercializzazione del minerale. Il settore laniero era naturalmente coinvolto nelle questioni inerenti le allumiere, i Medici erano interessati in modo particolare a inserirsi nel circuito degli imprenditori che avrebbero estratto e immesso sul mercato il prodotto, le Fiandre – divise tra ducato di Borgogna e Inghilterra – erano uno snodo imprescindibile⁵⁷.

La fonte tace su eventuali scenari di secondo livello rispetto allo scopo dichiarato del viaggio, ossia l'acquisto della lana inglese, ma l'assenza di indicazioni su eventuali altre mercanzie da trasportare e lo scarso affidamento dichiarato circa l'entità dei noli che potessero risultare attrattivi per i conduttori⁵⁸ induce a ritenere che l'ipotesi di trattative riservate da condurre a Sluys potesse in realtà essere il vero scopo del viaggio. Altri dettagli rafforzano ulteriormente la ricostruzione: le agevolazioni concesse ai titolari dell'appalto nella scelta dei loro rappresentanti a bordo e l'identità del comandante del convoglio.

Se nel secondo caso Bongiani Gianfigliuzzi rappresentava una garanzia di affidabilità, data la sua vicinanza al reggimento medico⁵⁹ e le sue capacità organizzative, la libertà concessa ai conduttori di designare un patrono «quale parrà loro» in deroga a tutte le disposizioni della normativa vigente rappresentava veramente un caso non comune⁶⁰. La decisione dei titolari dell'appalto rispecchiava l'anomalia della vicenda: se infatti delle due galee ordinarie i patroni già eletti nell'aprile precedente erano Antonio di Luca di Maso degli Albizzi (un'altra particolare coincidenza) e Giovanni di Manno Temperani, la terza galea rimase senza patrono e fu affidata direttamente al Gianfigliuzzi che

rimanere alle Schiuse per uno mese e l'altre due andarsene in Inghilterra come più presto potranno», *ivi*.

⁵⁷ Sulla questione dell'allume di Tolfa rinvio *supra*, p. 71, nota 33.

⁵⁸ ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 145v.

⁵⁹ Sulla lunga missione navale mi sono già soffermata, cfr. *supra*, pp. 53-54. Gianfigliuzzi annotò nelle sue *Ricordanze*: «partimo di Porto Pisano adì 6 d'ottobre 1461 e tornamo in detto Porto adì 13 d'otobre 1462», Piffanelli, «Questo libro rosso», cit., p. 141.

⁶⁰ ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 145v.

riuniva in sé le competenze del comandante e del rappresentante dei conduttori⁶¹.

Il notaio del convoglio era incaricato anche delle mansioni del rassegnatore senza alcun salario aggiuntivo, mentre ai conduttori e ai patroni fu lasciata solo l'incombenza di armare tutte e tre le galee⁶². Una situazione quantomai fuori dalle regole il cui svolgimento era già dettagliatamente descritto ancora prima che le galee prendessero il mare.

Di quanto accaduto nei dodici mesi del viaggio, neppure il pur attento Bongianni Gianfigliuzzi lascia alcuna traccia. D'altra parte, a quell'altezza cronologica, la maturità dell'organizzazione del sistema marittimo fiorentino se da un lato stava vivendo un periodo di rinnovato vigore, dall'altro si stava avviando verso il declino, priva ormai di quella spinta innovatrice che aveva consentito di conseguire traguardi degni di nota.

⁶¹ Piffanelli, «Questo libro rosso», cit., p. 141.

⁶² ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 146r.

3. Brevi note prosopografiche

Gli elenchi del personale marittimo conservati nel fondo *Tratte* dell'Archivio di Stato di Firenze forniscono un censimento esteso su una diacronia abbastanza ampia di coloro che ricoprirono incarichi di comando all'interno del sistema della galee da mercato. I nominativi, suddivisi per ruolo, si riferiscono al gruppo degli ufficiali (capitani e rassegnatori)¹, ai rappresentanti dei conduttori e ai Consoli del Mare². Un'indagine prosopografica capillare e dettagliata non aggiungerebbe particolari significativi alle questioni inerenti lo sviluppo del settore marittimo fiorentino, quindi mi sembra più utile, in questa sede, proporre qualche veloce considerazione a proposito dei protagonisti dell'avventura navale di Firenze.

L'attenzione puntuale e particolareggiata nei riguardi degli operatori economici fiorentini, impegnati nelle diverse fasi della filiera del commercio marittimo, è sicuramente più coerente e funzionale alla definizione della provenienza (familiare, mercantile e corporativa), degli interessi commerciali e degli orientamenti politici dei soggetti coinvolti nelle attività marinare. Entrare nel merito in tal senso sarà lo spunto per una ricerca più sistematica sull'argomento, ma in questo contesto mi pare un sufficiente punto di partenza la discussione delle evidenze quantitative presentate dalla fonti.

I dati che emergono con maggior evidenza scorrendo le liste dei nominativi sono l'ampia partecipazione agli incarichi legati al commer-

¹ I rassegnatori sono elencati in ASF, *Tratte* 902, c. 338v, 903, cc. 117v-118r dal 1446 al 1465. La lista dei capitani, con l'indicazione anche dei patroni e dei conduttori di ogni viaggio considerato, è stata pubblicata da Michael Mallett al quale rinvio, *The florentine galleys*, cit., pp. 153-176.

² ASF, *Tratte* 902, cc. 390r-392v, ASF, *Tratte* 903, cc. 69r-71v., ASF, *Tratte* 904, cc. 76r-76v.

cio via mare e la trasversalità politica dell'adesione; non si rilevano, per quanto riguarda i primi 40 anni di esercizio del sistema marittimo, cambiamenti evidenti nel passaggio dal regime albizzesco a quello mediceo, per quanto la brevità della gestione del sistema marittimo da parte dell'oligarchia riunita intorno a Rinaldo degli Albizzi, rispetto a ben tre generazioni dei Medici, possa sottrarre attendibilità all'indagine onomastica comparativa.

In tale contesto non meraviglia l'assenza quasi totale degli esponenti della famiglia egemone, con due sole eccezioni per l'intero Quattrocento: Lorenzo di Giovanni di Bicci de' Medici, il fratello di Cosimo, che fu eletto Console del Mare nel settembre del 1435 in rappresentanza dell'Arte del Cambio³ e lo stesso Cosimo, capitano di galea dieci anni dopo⁴. D'altra parte, la cifra politica dei Medici consisteva proprio nella scarsa visibilità e nell'adozione di tecniche di controllo molto più raffinate ed efficaci.

L'analisi nominale, condotta in modo aggregato e non articolata sulla base degli incarichi, né della rappresentanza territoriale, consente di individuare alcuni casati che più di altri avevano fatto del mare il settore nel quale investire energie e risorse.

Da segnalarsi, in primo luogo, gli Albizzi del ramo di Luca il quale fu coinvolto in prima persona ancora molti anni dopo il suo lungo viaggio alla volta delle Fiandre e dell'Inghilterra del 1429⁵. Impegno di minore portata fu assunto da tre dei suoi figli, Antonio, Maso e Girolamo, rispettivamente conduttore, patrono⁶ e Console del Mare⁷ negli anni sessanta del Quattrocento.

Limitata invece al solo Bongiananni di Bongiananni la rappresentanza dei Gianfigliuzzi nessuno dei cui membri ricoprì mai l'incarico di Console del Mare; Bongiananni prese il mare diverse volte in qualità di patrono e di capitano di galea, limitando ad una sola occasione il ruolo

³ ASF, *Tratte* 902, c. 390v.

⁴ ASF, *Tratte* 375, c. 14v.

⁵ L'Albizzi fu impegnato in molte occasioni, ricoprendo di volta in volta ruoli diversi: tra il 1423 e il 1424 fu prima patrono di una galea grossa diretta ad Aigues-Mortes e poi anche ambasciatore in Catalogna, commissario di bordo nel 1425 e infine, nel 1439, Console del Mare in rappresentanza dell'Arte della Lana. L'ultima volta in cui si imbarcò fu nel 1445 quando assunse nuovamente il comando di una galea, ASF, *Tratte* 902, c. 391r, *Tratte* 375, c. 15r.

⁶ Mallett, *The florentine galleys*, cit., pp. 165-166.

⁷ ASF, *Tratte* 903, c. 69v, ASF, *Tratte* 904, c. 76r.

di mercante stanziale e titolare dell'appalto del convoglio diretto in Barberia⁸.

Statisticamente più estesa la presenza dei componenti della famiglia Vespucci, uno dei casati fiorentini che dal mare trassero i maggiori guadagni e che dell'attività legata al commercio marittimo fecero lo sbocco dei propri investimenti sia in termini di attività professionale e sia mercantile. Pur essendo complicato e sostanzialmente impreciso proporre un approccio statistico a un'età prestatistica, è comunque possibile rilevare la superiorità dell'impegno dei Vespucci come personale viaggiante. Furono capitani e patroni delle galee di Levante e di Ponente, accentuando la loro partecipazione nel settore dell'imprenditoria marittima nella seconda metà del Quattrocento; unica rilevante eccezione il patronato delle galee assunto da Piero di Simone Vespucci durante il già ricordato viaggio inaugurale del 1422⁹. Molto meno praticata l'attività stanziale per la quale non si registra alcun interesse dei Vespucci nella partecipazione alle aste delle galee e un impegno marginale nell'ufficio del Consolato del Mare¹⁰.

Il quadro che si compone anche solo con queste poche notazioni è quello di una carriera bipartita per coloro che, nel Quattrocento, decisero di investire nell'attività marittima: il ruolo di terra (conduttori o Consoli) e quello esercitato sul mare (patroni o capitani). Difficilmente le stesse identità si rinvenivano su entrambi i fronti, quasi come se la maturazione di esperienza nei rispettivi settori implicasse la specializzazione nell'attività correlata con scarse possibilità di passare dall'una all'altra. Non è chiaro se si sia trattato di orientamenti di politica familiare o di una scelta a livello di istituzioni, ma l'impressione che si deduce esaminando gli elenchi delle *Tratte* è quella di una precisa definizione dei ruoli.

L'analisi è confermata dalla lettura comparativa e disaggregata su base territoriale dei nominativi degli attori del sistema marittimo; nel 1458 fu condotto un censimento redatto secondo il parametro del quartiere e del gonfalone di residenza, le figure prese in considerazione

⁸ Mallett, *The florentine galleys*, cit., pp. 163-165, 169.

⁹ Mallett, *The florentine galleys*, cit., pp. 155, 161, 166-167, 169-170.

¹⁰ Solo tre esponenti dei rami della famiglia furono componenti dei Consoli del Mare: Piero di Simone, nel 1434, quale esponente dell'Arte di Por Santa Maria, Giuliano di Lapo che fece parte due volte dell'ufficio, nel 1442 e nel 1446, in rappresentanza dei Cambiatori e Bindo di Piero di Simone, Console del Mare dal 1° luglio al 1° settembre 1475, ASF, *Tratte* 902, cc. 390v, 391v, ASF, *Tratte* 904, c. 76r.

ne erano i capitani delle galee disponibili per quell'anno e il risultato inquadra in maniera molto evidente il grado di coinvolgimento delle maggiori famiglie fiorentine all'interno del circuito del commercio mediterraneo¹¹. Considerando l'anno in cui fu stilato l'elenco non è da escludere una procedura ricognitiva, propedeutica alle riforme del 1459, per inquadrare con più chiarezza il grado di interesse per il settore da parte dell'oligarchia fiorentina. La riorganizzazione dell'intero sistema cui il Consiglio dei Cento dedicò molte energie e impegno nel biennio 1459-1461 potrebbe aver richiesto un'indagine preliminare per chiarire quanto dell'entusiasmo iniziale fosse ancora avvertito dall'élite mercantile e filo-medicea.

Del resto, un tale dettaglio di definizione onomastica incrociata con la provenienza residenziale risulta un *unicum*, avvalorando l'ipotesi della committenza istituzionale per una migliore definizione delle azioni migliorative e correttive da attuare in occasione delle riforme in corso d'opera.

Un altro dato che risulta molto evidente è il passaggio del settore marittimo sotto il controllo dell'oligarchia filo-medicea alla fine degli anni cinquanta del XV secolo, quando le riforme strutturali pianificate e messe gradualmente in atto, segnarono la transizione dell'intero comparto sotto la diretta gestione del Consiglio dei Cento a sua volta emanazione delle direttive politiche della famiglia egemone. Rucellai, Ridolfi, Gianfigliuzzi, Pandolfini, Della Stufa, Pucci, Tornabuoni sono soltanto alcune delle famiglie che nel 1458 risultano essere a disposizione come capitani di galea, segno evidente di un monopolio del commercio via mare gestito e indirizzato dal reggimento. Tuttavia, per ciascun quartiere e per ogni gonfalone solo alcuni dei casati elencati detenevano la maggioranza delle presenze come capitani, altri come Minerbetti, Benci, Guicciardini e Capponi erano impegnati con pochi o addirittura un solo esponente.

Infine, incrociando quelle informazioni con gli elenchi coevi dei Consoli del Mare è evidente come quasi nessuna delle famiglie che annoveravano capitani di galea fra i propri membri esprimevano anche i Consoli nel Mare¹². Una conferma non solo della costante acquisizione

¹¹ ASF, *Tratte* 393, cc. 20r-21v, ASF, *Tratte* 904, c. 22v.

¹² Le uniche eccezioni, su un totale di 60 famiglie complessivamente elencate, sono rappresentate dai Della Stufa, Rucellai, Ridolfi, Salviati e Vettori; all'interno di questo gruppo di minoranza soltanto tre personaggi, Lorenzo di Neri di Agnolo Vettori,

di competenze o come personale viaggiante, o come ruolo sedentario e raramente intercambiabili, ma anche probabilmente del progressivo disinteresse verso il Consolato del Mare sempre meno determinante, per via delle numerose riforme che lo avevano gradualmente svuotato di contenuti e significato, per il successo mercantile e politico all'interno del comparto marittimo.

Qualche notazione finale è utile per evidenziare alcuni particolari inerenti il ruolo dei commissari, i rassegnatori o *consignatores*, i cui compiti di controllo erano quasi naturalmente collegati alla figura del conduttore e del patrono. Sino alla riforma del 1459, infatti, erano i titolari dell'appalto oppure i loro rappresentanti a designare il rassegnatore, legato a loro da rapporti di parentela o di alleanza familiare allo scopo di assicurare il corretto svolgimento delle incombenze a lui attribuite¹³. Nel 1458 il primo segnale dei cambiamenti in corso fu l'ingresso della Balìa nella procedura di nomina dei rassegnatori: fu deputato Piero di Niccolò di Angelo Bonciani per una delle galee previste sulla rotta delle Fiandre¹⁴. Dall'anno successivo i rassegnatori passarono sotto la gestione del Consiglio dei Cento che, da quel momento in avanti, ne gestì la designazione¹⁵.

Da quanto emerge anche dalla lettura dei registri delle *Tratte*, il 1459 fu un anno di svolta per il sistema marittimo fiorentino che, come già più volte rilevato, fu ricondotto a una struttura centralizzata facente capo al nuovo organo consiliare. Interessante è comunque rilevare l'ampia partecipazione alle vicende del settore ancora nella seconda parte del secolo, sebbene si evidenzia una fisionomia prosopografica più chiaramente connotata in senso filo-mediceo. Non è da escludere che la chiusura del circuito degli addetti ai lavori, all'apparenza scarsamente permeabile a nuovi innesti, sia stata una delle cause che portarono al fallimento del sistema alla fine del Quattrocento, in concomitanza, non certo a caso, con il momentaneo declino delle fortune dei Medici.

Giovanni di Lorenzo di Antonio Ridolfi e Lotto di Giovanni di Forese Salviati furono anche Consoli del Mare nel 1463 e nel 1473, ASF, *Tratte* 903, cc. 69v, 70v.

¹³ ASF, *Tratte* 902, c. 338v, 903, c. 117v.

¹⁴ ASF, *Tratte* 903, c. 117v.

¹⁵ *Ivi*.

Indice dei nomi

Indice dei nomi di persona

- Abulafia, D., 2, 51
Acciaiuoli, Ludovico, 125
Agnolo della Casa, 35
Ait, I., 71
Albizzi, famiglia, 11, 56, 159, 164
- Antonio di Luca di Maso, 54, 164
- Girolamo di Luca di Maso, 164
- Luca di Maso, 143, 144, 152-159, 161
- Maso di Luca di Maso, 164
- Rinaldo, 57, 164
Alessandri, Alessandro di Ugo, 68
Alfonso V d'Aragona (il Magnanimo), re di Napoli, 64-65, 77, 80-82, 88, 90
Allinne, C., 7
Andrea di Vieri, 153
Anichino, 83
Anselmi, G.M., 143
Antonello da Orbetello, 85
Apellániz, F., 48, 54
Appiani Caterina, 82
Appiani Iacopo II, signore di Piombino, 82
Arbel, B., 144
Astorri, A., 27, 43
Avellini, L., 143
Badia, L., 143
Baker, N.S., 41
Balard, M., 80
Balletto, L., 29, 31
Balletto, M.L., 38, 103, 120, 131, 139
Banco di Sandro, 35
Barbero, A., 47
Bardi, Francesco di Alessandro, 34
Barducci, R., 137, 143
Bartoli, Giovanni di Domenico, 68
Basso, E., 31, 101, 103
Battista, G., 143
Becchi, Gentile, 110
Benci, famiglia, 166
Benini, Francesco, 102
Benizi, Giovanni di Francesco, 120
Benizi, Iacopo, 127
Bennassar, B., 50
Biliotti, Agostino di Sandro, 123
Biliotti, Zanobi di Sandro, 123
Bindo delle Brache, 48, 146, 165
Bini, M., 7
Boisseuil, D., 71
Bonciani, Piero di Guido, 34
Bonciani, Piero di Niccolò di Angelo, 167
Bono, S., 2
Bordes Garcia, J., 27

- Branca, V., 17, 143
 Brancacci Felice di Michele, 48, 143,
 144-154, 158
 Bratchel, M.E., 56
 Braudel, F., 2
 Brege, B., 41
 Brown, A., 104
 Brucker, G., 56
 Bullard, M.M., 109

 Calegari, M., 120
 Callisto III, papa, 88
 Calzona, A., 137
 Cambi, Giovanni, 36
 Canavaro, U., 82
 Cancila, R., 3, 31
 Canigiani, Gherardo, 35, 148
 Capo, L., 74
 Cappelli, G.M., 78
 Capponi, famiglia, 166
 - Gino di Neri, 27, 28
 - Piero di Bartolomeo, 41
 Cardini, F., 27
 Carnesecchi, Bernardo, 154-155
 Carocci, S., 47
 Casali, Francesco, 19
 Castellani, Vanni, 19
 Castiglione, R., 29
 Catellacci, D., 144
 Cauchies, J.M., 31
 Cavaciocchi, S., 7, 25, 40
 Ceccarelli Lemut, M.L., 5, 27
 Cengarle, F., 28
 Cessi, R., 106
 Chiabò, M., 64
 Chiaudano, M., 40
 Christ, G., 146
 Ciampalini, Giovanni, 48
 Ciampalini, Lorenzo, 48
 Ciappelli, G., 104

 Ciaralli, A., 74
 Ciccaglioni, G., 8, 96
 Cifuentes, L., 143
 Collavini, S.M., 47
 Colon, G., 39
 Concannon, C., 2
 Connell, W.J., 4
 Conterio, A., 38
 Conti, E., 104
 Corbinelli, Bernardo, 137
 Corrieri, S., 37, 39, 42
 Corsellini, Piero di Tommaso di
 Bonaccorso, 122
 Cortijo Ocaña, A., 94
 Cotrugli, Benedetto, 38
 Coulon, D., 47
 Covini, M.N., 28-29
 Crevato-Selvaggi, B., 31

 D'Addario, A., 159
 Daniels, T., 110
 De Angelis, L., 4, 18
 De Galeo, Bartolomeo di Jacopo,
 48-49
 de la Meingre, Jean, 18
 de Mas Latrie, L., 49
 De Roover, R., 53, 71, 101
 De Simone, G., 26
 Dei, Benedetto, 137, 158
 della Stufa, famiglia, 166
 - Giovenco di Lorenzo di Andrea di
 Ugo, 122-123
 Delle Donne, F., 78
 Dietisalvi, Angelo di Nerone, 122,
 126
 Dini, B., 29
 Dini, Francesco, 109
 Donnini, F., 143
 Dourmec, D., 80, 116-117, 119, 126,
 147, 157
 Drocourt, N., 33

- Edoardo IV di York, re d'Inghilterra, 125
 Erill, Berenguer d', 84
 Esch, A., 147
 Eugenio IV, papa, 76, 145
- Falchetta, P., 38
 Falier, Luca, 34
 Fanfani, T., 25
 Fauglia, Giovanni, 51
 Fazi, Pierozzo, 90
 Federighi, Carlo, 48, 145, 147, 151
 Federighi, Jacopo, 35
 Federighi, Niccolò di Raffaello, 41
 Ferdinando I d'Aragona (Ferrante), re di Napoli, 110, 112
 Ferente, S., 59
 Ferreto, D.F., 3
 Figliuolo, B., 3, 29, 47
 Filippo d'Aragona, 40
 Filippo da Poggibonsi, 146
 Filippo l'Ardito, duca di Borgogna, 32
 Fioravanti, Neri, 49
 Fiumi, E., 107
 Fortebraccio, Niccolò, 56
 Franceschi, F., 8, 29, 33-34
 Fronti, Fronte di Tommaso, 75
 Frosino da Verrazzano, 125
 Fubini, R., 106-107, 110
 Furio, A., 104
 Fusaro, M., 11
- Gaetani, famiglia, 19
 - Pietro, 19,
 Galasso, G., 76, 78, 81, 88
 Gallinari, L., 47
 Gambacorti, famiglia, 45
 - Gherardo, 90
 - Giovanni, 19
- Gamberini, A., 17
 Garcia, A., 39
 Garfagnini, G.C., 104, 109
 Garzella, G., 2, 5-7, 26, 82, 87-88
 Gatti, L., 80, 117, 120, 131
 Gensini, S., 29
 Ghetti, Roberto, 49-50, 52
 Ghignoli, A., 33
 Giachi, M., 82
 Gianfigliuzzi, famiglia, 164, 166
 - Bongianni, 53-54, 109, 125, 158, 161-162
 Giovanni d'Aragona, 112
 Giovanni Senza Paura, duca di Borgogna, 18, 32
 Giugni, Bernardo di Filippo, 68
 Giulianelli, R., 2
 Giuliano di Turpia, 33, 48, 146
 Giustiniani, Marco, 149
 Goldthwaite, R., 5, 9
 González Arévalo, R., 8, 10, 29, 34, 53, 94, 143, 153
 Grillo, P., 80
 Grunzweig, A., 10
 Guasconi, Niccolò, 19
 Guicciardini, famiglia, 166
 Guidi, G., 21-22, 79
 Guinigi, famiglia, 56
- Hanss, S., 3
 Harris, W.V., 2
 Hattendorf, J.B., 80
 Herlihy, D., 11
 Hocquet, J.-C., 94, 103, 116, 149
 Horden, P., 2
 Hoshino, H., 29, 48
 Houssaye Michienzi, I., 33, 47, 51-52
 Igual Luis, D., 40, 77, 83, 117
 Ildefonso di San Luigi, 36

- Jacoby, D., 52
- Kaniewski, D., 7
- Kowaleski, M., 59
- Lane, F.C., 38
- Lazzarini, I., 17, 106
- Lo Basso, L., 39-40, 42
- Lomellino, Giovanni, 37
- Long, P.O., 38
- Lottiere, Cione, 30
- Luca di Antonio da Cortona, 155
- Luce, F., 7
- Luigi d'Orleans, 32
- Maccioni, E., 39, 40-43, 68, 81, 96
- MacGee, D., 38
- Mallett, M., 10-11, 26, 35-36, 47, 115, 117, 122, 125, 137, 144, 152-157, 159, 163-165
- Mancuso, D.M., 65
- Mansouri, M.T., 50
- Marriner, N., 7
- Martelli, Antonio, 101, 108-109
- Martelli, Bartolomeo di Niccolò, 122
- Martelli, Francesco, 85
- Martelli, Ugolino, 101
- Martines, L., 110
- Martini, Nello di Giuliano, 34
- Martino I, re d'Aragona, 27
- Masi, G., 10
- Maxson, B.J., 41
- Mazurek, L.A., 2
- Medici, famiglia, 11, 53-54, 56, 70-71, 92, 101-102, 161, 164, 167
- Averardo di Bernardo, 123
- Averardo di Francesco di Bicci, 34, 55-58, 63-64
- Cosimo I, 41
- Cosimo il Vecchio, 57, 65, 81, 91, 106, 141, 152
- Giovanni di Cosimo il Vecchio, 101
- Giuliano di Piero, 110
- Lorenzo di Giovanni di Bicci, 164
- Lorenzo di Pierfrancesco, 145
- Lorenzo di Piero (il Magnifico), 102, 108-110, 112
- Piero di Cosimo il Vecchio, 101-102
- Minerbetti, famiglia, 166
- Carlo, 151
- Molei Befers abdel Atis, 48
- Molho, A., 104, 117, 143
- Montemezzo, S., 118
- Morelli, Giovanni di Pagolo, 17-19, 21
- Morhange, C., 7
- Müller, G., 10
- Musarra, A., 3, 6, 38, 42, 80, 103, 120, 126
- Nasi, Niccolò di Giuliano, 74
- Navarro Sornì, M., 64, 88
- Nebbia, G., 106
- Niccolini, Otto, 102
- Niccolò da Uzzano, 35
- Nicolini, A., 103
- North, M., 2
- Oliva, A.M., 64
- Orsini, Rinaldo, 82, 85-87
- Ortalli, G., 144
- Otto, T., 7
- Ouerfelly, M., 33
- Pandimiglio, L., 48, 143-145,
- Pandolfini, famiglia, 166
- Carlo, 102
- Paravicini, W., 19
- Pasquinucci, M., 7
- Pazzi, famiglia, 110, 133
- Perini, L., 110, 145
- Petralia, G., 2, 5, 7, 26, 31, 47, 91, 108, 112

- Petrucciani, E., 82
 Petruosi, Domenico di Tonio, 68
 Petti Balbi, G., 50
 Pezzarossa, F., 143
 Pezzolo, L., 80
 Piccinino, Jacopo, 59, 88
 Piergiovanni, V., 40
 Pietro IV il Cerimonioso, re d'Aragona, 40
 Piffanelli, L., 53, 54, 161-162
 Pinto, G., 4, 29
 Pio II, papa, 136-137
 Piola Caselli, F., 117
 Pitti, Bonaccorso, 127
 Pitti, Doffo di Luigi, 127
 Pitti, Luca di Bonaccorso, 127
 Pitti, Luigi di Bonaccorso, 122
 Plebani, E., 74, 135, 145
 Poliziano, Angelo, 110
 Poloni, A., 26, 48
 Pontieri, E., 64, 78
 Portinari, Niccolò, 125-126
 Privitera, D., 3
 Pucci, famiglia, 166
 - Bartolomeo, 131-132
 - Benintendi di Antonio, 74
 Purcell, N., 2

 Quaratesi, Castello di Piero, 68

 Reinhardt, V., 106
 Renato d'Angiò, 76
 Repetti, E., 19, 64
 Ridolfi, famiglia, 166
 - Giovanni di Lorenzo di Antonio, 166
 - Giuliano, 75, 126
 - Schiatta, 35
 Rondinelli, P., 3
 Rossi, V., 7

 Rubinstein, N., 25, 67, 69, 91
 Rucellai, famiglia, 166
 - Guglielmo di Cardinale, 122
 Ruggeri, A.A.S., 3
 Russo, A., 78
 Ryder, A., 64, 78, 81, 84-85, 87, 94, 101

 Sacchetti, Jacopo di Niccolò, 122
 Salicrù i Lluch, R., 38, 143
 Salvatori, E., 6
 Salviati, famiglia, 166
 Salviati, Bernardo, 53
 Salviati, Lotto, di Giovanni di Forese, 166
 Sanchez, M., 104
 Santacroce, S., 71
 Saporì, A., 48, 60, 63
 Sarti, G., 7
 Sauzet, R., 50
 Scalia, R.G., 3
 Scarton, E., 81
 Schiel, J., 3
 Schmid, C., 3
 Senatore, F., 78, 81
 Serragli, Antonio, 125-126
 Settia, A.A., 80
 Sforza, Francesco, duca di Milano, 76, 81, 88
 Sforza, Galeazzo Maria, duca di Milano, 112
 Simbula, P.F., 3, 31, 47, 59
 Simò Santonja, V.L., 39
 Simonella, I., 2
 Simonetta, M., 110
 Soderini, Francesco di Tommaso, 28
 Soderini, Niccolò, 93
 Soderini, Tommaso di Francesco, 102
 Soldani, M.E., 27-28, 39, 45, 64, 78, 83
 Sopracasa, A., 144
 Sordini, B., 5, 25

- Spini, Angelo di Guglielmo, 122
 Spini, Cristoforo, 19
 Stahl, A.M., 38
 Stein, R., 32
 Stöckly, D., 34, 119-120, 126, 141
 Storti, F., 82
 Strozzi, Girolamo, 143
 Strozzi, Iacopo di Leonardo, 58
 Strozzi, Ludovico, 101
 Strozzi, Salomone di Carlo, 34
 Sznura, F., 117
- Tangheroni, M., 25, 27
 Tanzini, L., 4, 17-18, 22, 27, 32, 39, 58
 Tedaldi, Francesco, 108
 Temperani, Giovanni di Manno, 54, 161
 Tenenti, A., 39
 Tiepolo, Girolamo, 108
 Tognetti, S., 3-4, 8, 27, 29, 31-35, 39, 94
 Tolomeo, R., 31
 Tornabuoni, famiglia, 166
 - Filippo di Francesco, 122
 - Francesco di Simone, 34
 Tripodi, C., 47
 Tucci, U., 33, 39, 144
- Unali, A., 31
 Unger, R.W., 38, 80
- Vaccari, O., 2, 5-7, 25-26, 82, 87-88
 Vacchi, M., 7
 Valera-Rodriguez, M.E., 38
 Valèrian, D., 50
 Valls i Taverner, F., 40
 Van Campo, E., 7
 Vaughan, R., 31-32
 Vecchi, E.M., 106
 Venturi, Bernardo, 82
 Vespucci, famiglia, 165
 - Amerigo, 145
 - Bindo di Piero di Simone, 165
 - Giuliano di Lapo, 165
 - Piero di Simone, 154-155, 165
 Vestri, V., 127
 Vettori, famiglia, 166
 - Francesco, 137
 - Lorenzo di Neri di Agnolo, 166
 - Luigi, 143
 Vildemany, Arnau de', 87
 Visconti, Filippo Maria, duca di Milano, 28, 34, 76, 81
 Visconti, Gabriele Maria, 18
 Visconti, Gian Galeazzo, duca di Milano, 17
 Wright, C., 53
 Zanato, T., 102
 Zanelli, G., 31
 Zordan, G., 39
 Zorzi, A., 4, 17, 20-21, 25-26, 29

Indice dei nomi di luogo

- Adriatico, 31
 Aigues-Mortes, 125, 154, 164
 Alba, 82
 Alessandria d'Egitto, 47-48, 52, 70, 102, 143, 146-151
 Algeria, 116
 Amalfi, 39
 Aragona, 77, 79, 81
 Arezzo, 73
 Arles, 39
 Arno, 6-7, 18, 55, 82, 92, 109, 111

 Bagno di Romagna, 19, 90
 Balcani, 65
 Baleari, 51
 Barberia, 52, 101-102, 110, 122, 133, 135, 164
 Barberia Alta, 51, 116
 Barberia di Ponente, 116
 Barcellona, 28, 39-40
 Beirut, 147
 Borgogna, 18, 31, 161

 Cadice, 157
 Caffa, 53
 Candia, 149-150
 Capo Corso, 110
 Capo Spartivento, 148
 Castiglione della Pescaia, 7, 81, 88
 Catalogna, 48, 69-70, 75, 81, 85, 108, 116, 119-120, 122-123, 135-136, 150, 164
 Cefalonia, 149
 Cetraro, 148
 Chio, 102
 Corsica, 31, 117
 Cortona, 19, 155
 Costantinopoli, 52-53, 136-137
 Egeo, 31
 Egitto, 33, 48, 54, 116, 144, 146, 148, 150-151
 Famagosta, 102
 Faro, 148
 Fiandre, 5, 37, 48, 70-71, 101, 103, 116, 128, 156, 158-159, 161, 164, 167
 Firenze, 1, 4-13, 17-23, 25-26, 36, 38, 40, 43-56, 59-61, 63-65, 67-69, 71-77, 79-93, 97, 99-105, 110-112, 115, 117-118, 120, 123-126, 128, 134, 136-138, 140, 142, 145, 147-153, 157-159, 163
 Francia, 32, 39

 Gaeta, 101
 Galizia, 155
 Genova, 4, 6, 18, 31, 37, 42, 48, 53, 69, 71, 77, 80, 102, 116-117, 126, 137, 139
 Gibilterra, 157
 Granada, 53

 Inghilterra, 5, 9, 34, 59, 70, 103, 116, 125, 128, 153, 156, 158-161, 164
 Isola del Giglio, 88
 Isola di Gorgona, 110
 Isole di Capoverde, 145

 Lajatico, 19
 Libia, 52, 116
 Lisbona, 145
 Livorno, 5-7, 23, 25-26, 33, 42, 56-57, 78, 82-83, 88, 92-93, 95-97, 110, 124, 132, 148, 153
 Londra, 128
 Lucca, 56, 64

 Maghreb, 33, 47, 51-52, 54, 77, 101
 Maiorca, 40, 51, 81, 155
 Mantova, 137

- Mar Nero, 52-53, 102
 Maremma, 7
 Marsiglia, 39, 110
 Meloria, 6
 Messina, 40, 148
 Milano, 17, 34, 56, 88, 112
 Modone, 149
 Monaco, 32

 Orbetello, 85
 Orciatice, 19
 Otranto, 31

 Palermo, 30
 Pietra Cassa, 19
 Piombino, 5-8, 18, 30, 49, 77-78, 82-87, 148
 Pisa, 5-7, 17-23, 25-33, 40-42, 44-45, 47, 49, 51, 53, 55-56, 58-59, 61-64, 66, 68-75, 78, 82-84, 86-93, 95-97, 99, 101, 105, 108, 111-112, 117, 124, 127, 129-130, 132, 138, 140, 145-148, 159-160
 Porto Ercole, 7
 Porto Pisano, 5-8, 25-27, 32-33, 44, 70, 92, 94-96, 103, 109-111, 123, 133, 137, 160-161
 Portofino, 34
 Portogallo, 156

 Ribadeo, 155
 Ripafratta, 18
 Rodi, 53-54, 150-151
 Romagna, 19, 117
 Romània, 52, 122, 135
 Roussillon, 81

 Salonicco, 102
 San Giovanni d'Acridi, 156-157
 Santa Maria da Trebbio, 58
 Santa Maria in Castello, 64

 Sarzana, 111
 Sarzanello, 111
 Scalea, 148
 Sicilia, 18, 30-31, 51, 75, 101, 116, 119, 123, 135-136
 Siena, 5, 77, 85
 Siria, 54
 Siviglia, 145
 Sluys, 160-161
 Southampton, 128
 Susa, 50, 52

 Tagliacozzo, 82
 Talamone, 5, 7, 77
 Tirreno, 27, 82, 84, 100
 Tolfa, 101, 161
 Toscana, 7, 41, 77, 82, 84, 88
 Trani, 39
 Trebisonda, 53
 Tropea, 148
 Tunisi, 48-52, 102
 Tunisia, 48-49, 116

 Val d'Era, 19
 Valencia, 39, 81, 155
 Valle di Bagno, 90
 Venezia, 4, 6, 31, 38-39, 53, 65, 69, 71, 76-77, 79-80, 94, 102, 115-118, 120, 126, 137, 149, 156-157
 Versilia, 7
 Volterra, 107

COMITATO EDITORIALE 2019
SAPIENZA UNIVERSITÀ EDITRICE

Coordinatore

GIUSEPPE CICCARONE

Membri

BEATRICE ALFONZETTI
GAETANO AZZARITI
ANDREA BAIOCCHI
MAURIZIO DEL MONTE
GIUSEPPE FAMILIARI
VITTORIO LINGIARDI

COMITATO SCIENTIFICO 2019
MACROAREA E

Coordinatrice

BEATRICE ALFONZETTI

Membri

VICENÇ BELTRAN
MASSIMO BIANCHI
ALBIO CESARE CASSIO
EMMA CONDELLO
FRANCO D'INTINO
GIAN LUCA GREGORI
ANTONIO IACOBINI
SABINE KOESTERS
EUGENIO LA ROCCA
ALESSANDRO LUPO
LUIGI MARINELLI
MATILDE MASTRANGELO
ARIANNA PUNZI
EMIDIO SPINELLI
STEFANO VELOTTI
CLAUDIO ZAMBIANCHI

Il Comitato editoriale assicura una valutazione trasparente e indipendente delle opere sottoponendole in forma anonima a due valutatori, anch'essi anonimi. Per ulteriori dettagli si rinvia al sito: www.editricesapienza.it

COLLANA STUDI E RICERCHE

Per informazioni sui precedenti volumi in collana, consultare il sito:
www.editricesapienza.it

80. «Pendono interrotte le opere»
Antichi monumenti incompiuti nel mondo greco
Massimiliano Papini
81. La disabilità tra riabilitazione e abilitazione sociale
Il caso dei Gudat Akal a Mekelle e Wukro
Virginia De Silva
82. I Consoli del Mare di Firenze nel Quattrocento
Eleonora Plebani
83. Le categorie flessive nella didattica del tedesco
Un confronto tra grammatiche Deutsch als Fremdsprache internazionali
e per italofoeni
Claudio Di Meola e Daniela Puato

Dopo la conquista di Pisa del 1406 e l'acquisto di Livorno del 1421 lo stato fiorentino raggiunse la sua massima estensione territoriale e conseguì il controllo di tutti gli scali portuali della costa toscana. La creazione dell'ufficio dei Consoli del Mare doveva rispondere alle necessità proposte dalla rinnovata organizzazione del commercio marittimo di Firenze, basato su una flotta di galee pubbliche. La ricostruzione della storia del Consolato del Mare fiorentino, condotta sulle testimonianze inedite conservate presso l'Archivio di Stato di Firenze e l'Archivio di Stato di Pisa, evidenzia tuttavia una realtà ben diversa: costretta a confrontarsi con le ben più solide marine veneziana, genovese e catalana e a gestire i difficili rapporti con Pisa, Firenze non sviluppò le potenzialità inizialmente poste alla base del Consolato. Il progetto di accreditarsi anche come una realtà statale con proiezione marittima era già fallito alla fine del Quattrocento.

Eleonora Plebani professore associato in Storia medievale presso il Dipartimento di Storia Antropologia Religioni Arte Spettacolo. Si occupa di basso Medioevo con particolare riferimento alla storia fiorentina quattrocentesca e ai rapporti politico-diplomatici tra Firenze e Roma. Per la Casa Editrice dell'Università "La Sapienza" ha curato i volumi *Raffaello Morghen e la storiografia del Novecento* (2005) e *Celestino V. Cultura e società* (2007).

ISBN 978-88-9377-455-0



9 788893 774550

