

**Qualche riflessione (e una rilettura) sulle galee fiorentine  
nella seconda metà del XV secolo<sup>1</sup>  
di Eleonora Plebani**

*Abstract:* Although well-known and deeply analysed by scholars, the florentine maritime system during the XV century still offers new perspectives and different interpretations. From this point of view, an interesting case study is the florentine galley which, in the summer of 1469, sailed from Sicily to Porto Pisano carrying a quite particular load. Starting from the unpublished cargo note of that galley, the article aims at giving a new reconstruction both of the text and the context and trying to make some new hypothesis on that voyage.

*Keywords:* Florence - XV century – galleys – trade - Mediterranean.

---

<sup>1</sup> Ringrazio Emma Condello, Andrea Fara e Antonio Musarra per aver letto, discusso e commentato con me la fonte e il testo.

L'organizzazione del commercio marittimo fiorentino ebbe una fase di vigorosa espansione a partire dal 1421 quando, conquistata Pisa (1406) e acquistata Livorno, si andò organizzando in maniera più strutturata il sistema delle galee pubbliche<sup>2</sup>. Tuttavia, nonostante gli sforzi profusi, l'istituzione del Consolato del Mare<sup>3</sup>, l'impiego di imponenti capitali e qualche significativo risultato conseguito, l'esperimento non ebbe il riscontro auspicato e non riuscì a sostituire la rete di armatori privati ai quali i mercanti di Firenze continuarono a fare ricorso<sup>4</sup>.

Una delle questioni più dibattute relative alla funzione che le galee da mercato avrebbero dovuto assolvere riguarda l'uso pressoché privato che i Medici facevano dei vascelli diretti tanto sulle rotte occidentali che su quelle orientali. Durante i decenni di egemonia di Cosimo de' Medici avevano avuto luogo alcune tra le più significative riforme del comparto marittimo: nel 1446 venne redatto il *Libro de capitoli de viaggio* con l'intento di razionalizzare le molte articolazioni del sistema<sup>5</sup>; nel 1458 – in seguito all'istituzione del Consiglio dei

---

<sup>2</sup> Sulla storia tardomedievale dei due scali tirrenici rinvio a: M. Tangheroni, O. Vaccari, *L'osservatorio datiniano di Livorno e la navigazione mediterranea*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale. Da Ulisse a Cristoforo Colombo*. Atti del convegno (Genova, 1-4 giugno 1992), «Atti della società ligure di storia patria», 32/2 (1992), pp. 139-164; 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; O. Vaccari, *Acque navigate: da Pisa a Livorno, secoli XII-XVIII*, in «Storia urbana», 125 (2009), pp. 81-99; G. Petralia, *La portualità toscana per una lettura di lungo periodo (e a proposito di una 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, Pacini, Pisa 2011, pp. 105-112; N. Alessandrini, *I porti di Lisbona e Livorno: mercanti, merci e "gentilezze diverse" (secolo XVI)*, in *Chi fa questo camino è ben navigato. Culturas e dinâmicas nos portos de Itália e Portugal (sécs. XV-XVI)*, Humus, Lisboa 2020, pp. 129-143. Sul ruolo della portualità nel circuito mercantile marittimo internazionale si veda L. Palermo, *Il sistema degli scambi nel Mediterraneo occidentale tra XIV e XV secolo e il porto di Roma*, in *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea*, Firenze University Press, Firenze 2019, pp. 29-47. A proposito della conquista di Pisa cfr. *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, Olschki, Firenze 2010.

<sup>3</sup> Sulla nascita e sull'evoluzione dell'ufficio consolare rinvio a E. Plebani, *I Consoli del Mare di Firenze nel Quattrocento*, Sapienza University Press, Roma 2019.

<sup>4</sup> S. Tognetti, *Galeras estatales y veleros privados en la República florentina del quattrocientos: la praxis mercantil*, in *Navegación institucional y navegación privada en el Mediterráneo medieval*. Atti del Colloquio internazionale (Granada, 5-6 settembre 2013), a cura di R. González Arévalo, Granada 2016, pp. 105-144; S. Tognetti, *Gli uomini d'affari toscani nella Penisola Iberica (metà XIV secolo-inizio XVI secolo)*, in «eHumanista», 38 (2018), pp. 83-98; R. González Arévalo, *Diplomacia y navegación: Florencia en el Mediterráneo aragonés*, in *Diplomacia y desarrollo del Estado en la Corona de Aragón*, a cura di R. González Arévalo, Gijón 2020, pp. 277-296.

<sup>5</sup> Archivio di Stato di Firenze (da ora in poi ASF), *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 1r-68v. Nel *Libro*, concepito non come uno statuto dell'ufficio consolare, ma come un manuale generale recante indicazioni vincolanti in tema di rotte, noli per le merci accolte sulle galee e norme

Cento – furono organizzati più organicamente l'ufficio consolare, le difese delle strutture portuali e la protezione dei convogli delle galee<sup>6</sup>.

Il rafforzamento del regime medico, alla fine degli anni Cinquanta del Quattrocento<sup>7</sup> e il contemporaneo nuovo corso impresso alla mariniera evidenziano quanto le galee pubbliche da mercato fossero strategiche per i Medici. Se Cosimo aveva ricondotto sotto il proprio controllo la filiera degli scali di approdo e la struttura commerciale marittima, sarà il nipote Lorenzo a rendere la flotta fiorentina non soltanto l'insieme dei vettori navali al servizio quasi esclusivo dei Medici, ma anche un settore di impiego per i suoi più fedeli collaboratori.

La fonte che qui si presenta e si discute offre spunti di riflessione su tutte le questioni sinteticamente enunciate e su altre sulle quali sembra opportuno ragionare. Si tratta della nota di carico di una galea da mercato rientrata in Porto Pisano il 19 luglio 1469 dal viaggio in Sicilia, patrono Agostino di Sandro Biliotti<sup>8</sup>. È una testimonianza non isolata, ma appartenente comunque ad un gruppo non consistente e, soprattutto, privo di una sede di conservazione unitaria. Come altre tipologie documentarie inerenti il commercio marittimo fiorentino, anche le note di carico si rinvennero all'interno di fondi archivistici eterogenei, in alcuni casi coerenti con il soggetto emanatore, in altri sensibilmente fuori contesto<sup>9</sup>.

---

comportamentali degli ufficiali di bordo, sono elencati anche tutti gli scali previsti lungo gli itinerari, occidentali e orientali, ivi, cc. 2r-3v. Le tratte dirette a ovest erano cinque: Catalogna, Barberia Alta (ossia il tragitto alla volta di Tunisi e di Tripoli), Barberia di Ponente (con sbocco ad Algeri), Sicilia e Fiandre. A est le destinazioni erano Chio (con scalo, tra gli altri, ad Alessandria d'Egitto) e a Rodi con soste previste anche a Costantinopoli e a Gallipoli.

<sup>6</sup> ASF, *Consiglio del Cento, Registri 1*, cc. 26v-29v. La Balia si occupò di attuare le disposizioni consiliari, ASF, *Balie 29*, cc. 22r-v, 23r, 44v-45r, 70v-71r.

<sup>7</sup> A questo proposito resta tuttora fondamentale e insuperato lo studio di N. Rubinstein, *Il governo di Firenze sotto i Medici (1434-1494)*, La Nuova Italia, Firenze 1971 (ed. or. Oxford 1966), in particolare pp. 107-162 per gli anni 1458-1464. Sul trentennio di governo di Cosimo segnalò anche J. Heers, *La storia dei Medici*, LEG, Gorizia 2019 (ed. or. Paris 2008), pp. 91-170 e L. Tanzini, *Cosimo de' Medici*, Salerno, Roma 2022.

<sup>8</sup> ASF, *Mediceo avanti il Principato* (da ora in poi *MaP*), filza XVII, doc. n. 698r. La rotta siciliana aveva scali blindati sia per il viaggio di andata che per quello di ritorno. Salpando da Porto Pisano erano previste tappe a Talamone, Civitavecchia, Gaeta, Napoli, Salerno, Castellammare, Palermo, Messina e Siracusa. Il *Libro de capitoli de viaggio* prescrive con molta chiarezza che «di ritorno possino fare le medesime schale et non può fare altra schala», ASF, *Consoli del Mare 4*, fasc. V, cc. 2v-3r.

<sup>9</sup> Michael Mallett, ad esempio, analizzò alcuni elenchi consultabili nel settimo registro del fondo *Consoli del Mare*: M. Mallett, *The florentine galleys in the fifteenth century*, Clarendon Press, Oxford 1967, pp. 116-120, 124-129, 141-142, M. Mallett, *Anglo-Florentine commercial Relations, 1465-1491*, in «The Economic History Review», 15/2 (1962), pp. 250-265: 264-265. Segnalò anche il fascicolo di carte sciolte recanti le note di carico riferite all'anno 1468 e a quelle non datate riconducibili alle galee rientrate dai viaggi in Romania e in Barberia, ASF, *Miscellanea Repubblicana 11*, ins. 18.

La redazione dell'elenco delle merci imbarcate sulle galee era competenza del notaio di bordo che, insieme con lo scrivano, aveva l'obbligo di riportare le annotazioni su registri «titolati et segnati... di mano del notaio di detti consoli, né altro libro, né altra scrittura possino tenere, o havere e predetti, o alchuno di loro in tutto el detto viaggio, né per cagione del detto ufficio, e exercitio»<sup>10</sup>. La provenienza notarile delle scritture rende ancora più difficile ipotizzare le ragioni della dispersione del materiale; la motivazione forse più plausibile potrebbe risiedere nelle fluttuazioni istituzionali che interessarono, per l'intero XV secolo, il Consolato del Mare, l'ente conservatore dei registri di bordo che, privo di una sede stabile e di conseguenza di un archivio stanziale, non sarebbe stato in grado di assicurare la compattezza e la preservazione della sua produzione documentaria.

Tuttavia, la lettura della fonte suscita ulteriori ipotesi. Per prima cosa, il carico era costituito a maggioranza dai prodotti previsti per la tratta di ritorno dalla Sicilia a Porto Pisano: generi alimentari (zucchero, formaggio e burro), stoffe (lino) e materiale non lavorato (vello di pecora)<sup>11</sup>. Oltre a quantitativi di arnesi e di pellami<sup>12</sup>, la galea trasportava però anche due generi merceologici che danno luogo a molte considerazioni: allume e animali.

Michael Mallett propose, per il minerale, un imbarco a Civitavecchia, porto utilizzato per la commercializzazione dell'allume tolfetano<sup>13</sup> e scalo intermedio

---

<sup>10</sup> Sia il notaio che lo scrivano di bordo dovevano essere approvati dai Consoli del Mare e designare i loro malleadori deputati a versare 2000 fiorini d'oro a titolo di assicurazione del corretto ed onesto esercizio del loro delicato ruolo, ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 30v. Cfr. anche M. Mallett, *The florentine galleys*, cit., pp. 51-52.

<sup>11</sup> Si tratta delle «46 balle di boldroni» riportate dalla nota, ASF, *MaP*, filza XVII, doc. n. 698r. Il riferimento avvalorava l'osservazione di Richard Goldthwaite riguardo le differenti strade di importazione delle materie prime seguite dall'industria fiorentina dei panni nella seconda metà del Quattrocento quando l'Inghilterra, ad esempio, non era più l'area di provenienza privilegiata della lana: R. Goldthwaite, *L'economia della Firenze rinascimentale*, Il Mulino, Bologna 2013 (ed. or. The Johns Hopkins University Press, Baltimore 2009), p. 209. In ogni caso, come riflette Alma Poloni, il comparto laniero di Firenze fu sempre rivolto verso i mercati esterni per quanto concerneva l'approvvigionamento del prodotto grezzo, senza alcuna ricaduta positiva a livello regionale: A. Poloni, *Una società fluida. L'economia di Firenze nel tardo Medioevo*, in «Storica», 61-62 (2015), pp. 165-190: 169.

<sup>12</sup> Il carico annoverava anche un ammontare apprezzabile di cuoio sul cui circuito commerciale rinvio a S. Tognetti, *Aspetti del commercio internazionale del cuoio nel XV secolo: il mercato pisano nella documentazione del banco Cambini di Firenze*, in *Il cuoio e le pelli in Toscana: produzione e mercato nel tardo Medioevo e nell'età moderna*, a cura di S. Gensini, Pacini, Pisa 2000, pp. 17-50.

<sup>13</sup> Sulla questione dell'allume di Tolfa, sulle sue implicazioni economiche, finanziarie, politiche e sulle conseguenti ricadute sul territorio si veda: G. Zippel, *L'allume di Tolfa e il suo commercio*, Società romana di storia patria, Roma 1907, J. Delumeau, *L'alun de Rome. XV-XIX siècle*, Sevpen, Paris 1962 (ora in trad. italiana: *L'allume di Roma. XV-XIX secolo*, Comunità montana dei Monti della Tolfa, Tolfa 1990), I. Ait, *I Margani e le miniere di allume di Tolfa. Dinamiche familiari e interessi*

per le galee provenienti dalla Sicilia, ma la nota di carico – che reca la registrazione delle merci sbarcate nel sito portuale laziale e di quelle inviate alla destinazione finale – non fa menzione dell’eventuale quantitativo di allume accolto a bordo per l’ultimo tratto del viaggio. Non è certo una novità l’idea di una perdurante dipendenza dell’industria laniera fiorentina – ancora nel 1469 – dai giacimenti d’oltremare; del resto, la conquista di Volterra e delle sue allumiere sarebbe stata messa in atto soltanto nel 1472, tre anni dopo il viaggio della galea di Agostino Biliotti<sup>14</sup>.

Oltre a ciò, è opportuno dare risalto al sistema integrato di navigazione cui il governo fiorentino aveva dato impulso. L’allume, infatti, era importato dall’Oriente e trasportato sulle galee che, nel viaggio di ritorno, toccavano Costantinopoli, Gallipoli, Rodi e Chio, facendo successivamente rotta verso la Sicilia e da lì a Porto Pisano<sup>15</sup>. Non sempre, come nel caso della galea cui si riferisce la nota di carico, si trattava di un unico tragitto; l’imbarcazione di cui era patrono il Biliotti risulta essere salpata dalla Sicilia, senza scali precedenti. Non è del tutto da escludere, alla luce degli altri elementi messi in evidenza dalla fonte, che il minerale potesse essere stato trasferito dalla galea di Levante all’altra in virtù del coordinamento delle due tratte. In questo senso, dunque, la Sicilia sembra essere stata al tempo stesso mercato di sbocco e scalo di transito<sup>16</sup>, un

---

*mercantili fra XIV e XVI secolo*, in «Archivio Storico Italiano», 168/2 (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», 126/1 (2014) ([Dal governo signorile al governo del capitale mercantile: i Monti della Tolfa e 'le lumere' del papa \(openedition.org\)](#)), ultimo accesso: 10.03.2022), F. Cannelloni, *Il commercio dell'allume di Tolfa nei Paesi Bassi borgognoni: monopolio, mercanti e potere (1460-1475)*, in «Archivio Storico Italiano», 175/3 (2017), pp. 517-546, *I paesaggi dell'allume. Archeologia della produzione ed economia di rete*, a cura di L. Dallai, G. Bianchi, F.R. Stasolla, All'Insegna del Giglio, Firenze 2020.

<sup>14</sup> E. Plebani, *L'allume dei Medici: note sulle miniere di Volterra e sul caso dei senesi Capacci*, in «Studi Storici», 4 (2020), pp. 959-987, I. Ait, D. Boisseuil, *Gli attori del commercio dell'allume in Mediterraneo alla fine del Quattrocento*, in *Marché des matières premières dans l'Antiquité et au Moyen Âge*, a cura di D. Boisseuil, Ch. Rico, S. Gelichi, École française de Rome, Rome 2021, pp. 423-445 ([Le marché des matières premières dans l'Antiquité et au Moyen Âge - Gli attori del commercio dell'allume in Mediterraneo alla fine del Quattrocento - Publications de l'École française de Rome \(openedition.org\)](#)), ultimo accesso: 10.03.2022).

<sup>15</sup> ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, cc. 2r-v.

<sup>16</sup> È opportuno tenere conto, comunque, che la Sicilia riceveva anche l’allume estratto nelle Eolie e che, nel secondo Quattrocento, era attivo lo sfruttamento dei giacimenti ubicati tra Caltanissetta ed Enna. Nulla vieta, dunque, che la galea fiorentina avesse imbarcato il minerale direttamente in Sicilia. Ipotesi, forse, meno probabile, ma da non trascurare. Cfr. I. Ait, D. Boisseuil, *Gli attori del commercio dell'allume*, cit.

ruolo di cerniera fra le due parti del Mediterraneo e tra rotte opposte che non sempre, però, era rispettato in quanto a tempi e porti di sosta<sup>17</sup>.

Ancora più densa di implicazioni è la presenza sulla galea del Biliotti di alcuni animali: nessuna meraviglia destano il cavallo e le mule, mentre assai significativi sono i cinque leoni registrati come ultima voce dell'elenco. Michael Mallett, pubblicando parzialmente la nota di carico, lesse erroneamente «homines», anziché «lioni», fraintendendo l'interpretazione della parola e intendendo il riferimento a un carico di schiavi<sup>18</sup>. Nonostante la scrittura non sia di facile lettura, ancorché scarsamente abbreviata, il lemma «lioni» è inequivocabile, è coerente con la breve lista degli altri animali imbarcati e, soprattutto, rimanda al significato che le belve rivestivano nella simbologia fiorentina.

I felini erano considerati, nel Quattrocento, l'incarnazione della *florentina libertas*, erano di frequente scambiati – in qualità di dono diplomatico – con gli altri titolari dei potentati italiani<sup>19</sup>, venivano allevati e ospitati nelle gabbie ubicate nei pressi del Palazzo dei Signori, detenevano il ruolo di protagonisti degli spettacoli organizzati in occasione delle visite di ospiti illustri (l'esempio più celebre è la caccia che ebbe luogo nel 1459 quando sostarono a Firenze sia Galeazzo Maria Sforza e sia il papa Pio II)<sup>20</sup>. Secondo la narrazione sostenuta da un autorevole testimone quale Francesco Guicciardini, i leoni del serraglio della Signoria annunciarono la morte di Lorenzo de' Medici nell'aprile del 1492<sup>21</sup>,

---

<sup>17</sup> L'inversione degli scali intermedi a scopo di guadagno personale era una pratica piuttosto diffusa tra i patroni delle galee e, nonostante i danni arrecati ad altri mercanti, non sempre adeguatamente sanzionata dai Consoli del Mare. Cfr. E. Plebani, *I Consoli del Mare*, cit., pp. 74-75.

<sup>18</sup> M. Mallett, *The florentine galleys*, cit., p. 125. La spiegazione del carico umano fornita da Mallett rimanda ad un gruppo di schiavi, inseriti – caso unico, rileva lo storico, in un documento di bordo – insieme con le merci in quanto considerati oggetti e non passeggeri.

<sup>19</sup> Sulla tradizione di lunghissima durata inerente l'uso di inviare animali esotici come segno di amicizia tra governanti e sul significato metaforico da essi rivestito sino dall'alto Medioevo si veda G. Albertoni, *L'elefante di Carlo Magno*, Il Mulino, Bologna 2020, in particolare pp. 101-134.

<sup>20</sup> Benedetto Dei ne offre una descrizione ricca di particolari: «E magnifici Signori fiorentini ferono fare una chaccia in sulla piazza de' Signori, e chiusono e serorono la via degli Antellesi e la via di Vachereccia e la via di Chalimala e lla via del Chapitano e lla via del Gharbo e lla via de' Farsettai e lla via della Zecca e la via de' Benini a' lanc[i]aio, e lla via delle Ghabelle dal palazo della Signoria. E lli missono 26 leoni e lionesse vivi, e 'nfra loro vi missono cinghiali e llupi e ttori e chavagli bravi e salvatichi e altre salvaggine d'animali e fferono fare chaccia in sulla piazza, ed esendo intorno al palazo assai palchetti». B. Dei, *La Cronica. Dall'anno 1400 all'anno 1500*, Papafava, Firenze 1984, p. 67.

<sup>21</sup> Francesco Guicciardini ricordò che «era apparita poco innanzi la cometa; erasi uditi urlare lupi... eransi azzuffati insieme alcuni leoni e uno bellissimo era stato morto dagli altri», F. Guicciardini, *Storie fiorentine*, in Id, *Ricordi, Storie fiorentine*, a cura di E. Scarano, TEA, Milano 1991, p. 167. Il racconto dei prodigi che accompagnarono la scomparsa del Magnifico fu formulato con disomogenea dovizia di particolari, dato che Niccolò Machiavelli, nelle *Istorie fiorentine*,

mentre la fisionomia leonina fu, nel paesaggio urbano quattrocentesco, un ricorrente motivo ornamentale, a testimonianza del forte legame simbolico che univa la Repubblica gigliata ai grandi felini esotici<sup>22</sup>.

Riconducendo, quindi, la lettura della fonte alla lezione corretta, viene a cadere l'eccezionalità rilevata da Mallett il quale osservava: «it's the only time the entry appear in a cargo list, although slaves appear in others under different headings»<sup>23</sup>. Infatti, nonostante la decisione del governo fiorentino che, almeno dal 1460, aveva assunto provvedimenti parzialmente restrittivi verso il traffico schiavista sulle rotte levantine<sup>24</sup>, le tratte occidentali testimoniano il perdurante commercio di essere umani, in particolare di sesso femminile<sup>25</sup>. Il trasporto di animali esotici, invece, non era sicuramente una rarità: ad esempio, la galea che, in una data non precisata, rientrò in Porto Pisano dal viaggio di Barberia portava a bordo un cammello, specie non così familiare ai fiorentini come il leone, ma forse meno estraneo di quanto si ritenga<sup>26</sup>.

Resta non chiarito il dubbio relativo alla provenienza dei cinque leoni, con buona approssimazione non originari della Sicilia; la nota di carico menziona, come già precisato, soltanto la tratta dagli scali insulari fino a Porto Pisano, ma l'ipotesi o di una staffetta tra galee, o della trasmissione solo parziale delle notizie da parte della fonte potrebbe essere plausibile.

Tra l'altro, sulla base della testimonianza di Benedetto Dei, l'anno 1469 fu segnato, in Oriente, da una violenta epidemia di peste che – a Costantinopoli – uccise Niccolò Dietifeci, Lorenzo Buondelmonti, Pagoletto Vettori «e altri

---

posteriori di oltre un decennio rispetto all'omonima opera di Guicciardini, si limitò a menzionare la caduta del pinnacolo della cattedrale di S. Maria del Fiore, percosso da un fulmine e ridotto in frantumi. N. Machiavelli, *Istorie fiorentine*, Le Monnier, Firenze 1857 (rist. an. Le Monnier, Firenze 1990), lib. VIII, cap. XXXVI, p. 431.

<sup>22</sup> P. Lurati, *Animali meravigliosi. Orientalismo e animali esotici a Firenze in epoca tardogotica e rinascimentale: conoscenza, immaginario, simbologia*, Casagrande, Bellinzona 2021, pp. 115-116.

<sup>23</sup> M. Mallett, *The florentine galleys*, cit., p. 125.

<sup>24</sup> Era proibito, infatti, trasportare schiave sulle galee di Levante. La sanzione prevista per la violazione del precetto ammontava a 100 fiorini e la materia era di pertinenza dei Conservatori delle Leggi e dei Consoli del Mare. Nessun divieto, tuttavia, per il commercio di schiavi di genere maschile, ASF, *Consoli del Mare* 3, c. 135v.

<sup>25</sup> Un paio di esempi in questo senso vengono dalle galee di ritorno dalla Catalogna, rispettivamente nel settembre del 1466 e nel giugno del 1468, che portavano – insieme alle altre merci – anche alcune schiave, ASF, *Consoli del Mare* VII, cc. 68r, 72v.

<sup>26</sup> ASF, *Miscellanea Repubblicana* 11, ins. 18, carte sciolte. Patricia Lurati afferma che l'unico cammello realmente attestato a Firenze fosse quello donato nel 1419 a Martino V dai suoi familiari nel periodo in cui il papa, di ritorno dal concilio di Costanza, stava sostando in Toscana prima di recarsi a Roma. L'autrice sembra nutrire dubbi, invece, sul dono diplomatico di un cammello inviato da Francesco Sforza alla Signoria fiorentina nel 1452. Lurati, *Animali meravigliosi*, cit., p. 125. Nel 1467, la galea che rientrò dal viaggio in Levante portava a Firenze anche un serpente, ASF, *Consoli del Mare* VII, c. 73r.

fiorentini di chi i' non fo menzione»<sup>27</sup>. Un'eventuale galea proveniente dalla rotta di Levante avrebbe potuto avere la necessità di osservare un periodo di sosta precauzionale, fermandosi in Sicilia e trasferendo almeno una parte del carico sull'unità navale in partenza verso Porto Pisano.

Non si può trascurare, però, un'ulteriore possibilità; infatti, la maggior parte delle tipologie merceologiche segnalate dalla nota, così come i porti intermedi (Napoli e Civitavecchia) potrebbero indurre a considerare anche una provenienza dei beni imbarcati da Barberia Alta, la cui tratta di ritorno – lasciati gli scali di Tunisi e di Tripoli – era previsto includesse anche Civitavecchia<sup>28</sup>. In questo caso, l'allume sarebbe potuto essere caricato in Sicilia e aggiunto al resto della merce con destinazione Porto Pisano. Sotto il profilo dei tempi di navigazione si tratterebbe dell'ipotesi più realistica, tenendo conto che i viaggi diretti a Levante, con scalo finale in Siria, rientravano in Toscana dopo almeno cinque mesi, forse troppi per avere la certezza della sopravvivenza degli animali<sup>29</sup>.

Oltre alle ipotesi sin qui formulate, un'altra proposta di ricostruzione della vicenda può essere elaborata sulla base di documentazione indiretta, relativa al viaggio di una galea effettuato nel 1467 del quale fu protagonista lo stesso Agostino Biliotti, patrono del vascello da mercato aggiudicato per incanto, nel mese di gennaio, al fratello Zanobi. La prima destinazione fu la Catalogna verso la quale l'unità navale fiorentina salpò nel marzo dello stesso anno per fare ritorno a Porto Pisano nel maggio successivo. Ripreso il mare dopo pochi giorni alla volta della Sicilia, la galea rientrò in Toscana il 7 luglio del 1467<sup>30</sup>.

Due anni dopo, nel gennaio del 1469, la tratta marittima alla volta della Catalogna fu assegnata, in seguito alla gara pubblica, a Pier Filippo Pandolfini che nominò patrono della galea Agostino di Sandro Biliotti<sup>31</sup>. Considerando le tempistiche dei viaggi del 1467 e la notizia – fornita dalla nota di carico del 1469 – del rientro della galea in Porto Pisano il 19 luglio del 1469, si può ragionevolmente ipotizzare che l'imbarcazione – andata e tornata dalla Catalogna nel periodo marzo-maggio del 1469 – avesse poi proseguito per la Sicilia, concludendo il viaggio nel mese di luglio. A questo punto, è chiaro che l'allume avesse un'origine siciliana; per quanto riguarda i leoni, invece, non ci

---

<sup>27</sup> B. Dei, *La Cronica*, cit., p. 167.

<sup>28</sup> ASF, *Consoli del Mare* 4, fasc. V, c. 2v.

<sup>29</sup> Nell'agosto del 1465, ad esempio, salparono da Porto Pisano tre galee di Levante padroneggiate da Francesco di Amerigo Benci, Niccolò di Ugolino Martelli e Piero di Francesco Corsellini. La piccola flotta rientrò in Toscana il 6 gennaio del 1466, ASF, *Consoli del Mare* 7, c. 61v.

<sup>30</sup> ASF, *Consoli del Mare* VII, cc. 70r, 72r-v.

<sup>31</sup> ASF, *Consoli del Mare* VII, c. 122r.

sono dati sufficienti per formulare ipotesi attendibili. Si può affermare soltanto che furono imbarcati in Sicilia, Barberia Alta mi pare la provenienza più logica.

Con buona probabilità, la galea era anche legata agli interessi dei Medici; lo attestano la presenza sia di Pier Filippo Pandolfini in qualità di conduttore (probabilmente, in questo caso, un semplice prestanome per conto dei Medici, data la sua scarsa propensione verso l'esercizio della mercatura<sup>32</sup>) e sia di Agostino Biliotti come patrono. Personaggio di salda, provata e leale fede medicea, Biliotti accrebbe oltremodo la propria ricchezza e la propria visibilità in età laurenziana. Mentre il fratello, Zanobi, scelse di servire il reggimento dedicandosi all'attività politica<sup>33</sup>, Agostino si pose alle dirette dipendenze di Lorenzo de' Medici. Una scelta, questa, che, come osserva Guido Pampaloni, «gli procurò onori e utili ben più sostanziosi che il prendere parte direttamente al governo della città»<sup>34</sup>.

L'impegno del Biliotti sulle galee si dispiegò in molteplici occasioni, in qualità di capitano o di patrono<sup>35</sup>, a tutela degli interessi medicei e dei propri, data la titolarità di aziende impegnate nel settore laniero e la sua parentela con i Cambini per il tramite della moglie Francesca<sup>36</sup>. La dedizione ai Medici fu ricompensata da Lorenzo con la nomina di Agostino alla direzione della filiale napoletana del Banco che, riaperta nel 1471, fu posta in diretta dipendenza dalla sede romana e da Giovanni Tornabuoni, zio del Magnifico<sup>37</sup>.

---

<sup>32</sup> Su Pier Filippo Pandolfini rinvio a E. Plebani, *Pandolfini, Pier Filippo* in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 80 (2014), *ad vocem*.

<sup>33</sup> Fu tra gli Accoppiatori nel 1469, membro delle Balie del 1458, del 1466, del 1480 e del Consiglio dei Settanta nello stesso anno. N. Rubinstein, *Il governo di Firenze*, cit., pp. 293, 343, 357, 369, 375.

<sup>34</sup> G. Pampaloni, *Biliotti, Agostino*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 10 (1968), *ad vocem*.

<sup>35</sup> Oltre ai viaggi già menzionati, Agostino fu capitano delle galee di Fiandra nel 1466 e patrono di quelle di Sicilia e di Catalogna; fu ancora in navigazione nel 1471 come capitano dei vascelli da mercato sulla rotta dei Paesi Bassi, ASF, *Consoli del Mare* 7, cc. 45r, 64r, *Manoscritti* 496, c. 284r, M. Mallett, *The florentine galleys*, cit., p. 125. Nel maggio del 1467, al termine del lungo viaggio marittimo sulla rotta catalana e in attesa di salpare nuovamente verso la Sicilia, Biliotti scrisse a Lorenzo e rimarcò la sua lealtà alla famiglia egemone facendo riferimento alla «benevolenza e fratellanza antiche» che lo legavano ai Medici, ASF, *MaP*, filza XXII, c. 121r (Agostino Biliotti a Lorenzo de' Medici, Porto Pisano, 30 maggio 1467).

<sup>36</sup> S. Tognetti, *L'attività di banca locale di una grande compagnia fiorentina del XV secolo*, in «Archivio Storico Italiano», 155/4 (1997), pp. 595-647: 624, Pampaloni, *Biliotti, Agostino*, cit. Sui Cambini rinvio a S. Tognetti, *Il banco Cambini. Affari e mercati di una compagnia mercantile-bancaria nella Firenze del XV secolo*, Olschki, Firenze 1999.

<sup>37</sup> R. De Roover, *Il Banco Medici dalle origini al declino (1397-1494)*, La Nuova Italia, Firenze 1970, p. 368. Lorenzo stesso comunicò la nomina del Biliotti a Tommaso Guidetti, in partenza per Bruges, nel maggio del 1471: «A Napoli, come sapete, s'è posto Agustino Biliotti, a chui avete a commettere, accadendovi avere a far nulla in quelle parti;...», Lorenzo de' Medici, *Lettere, I (1460-1474)*, a cura di R. Fubini, Giunti-Barbera, Firenze 1977, lettera 79, pp. 279-291: 288 (Lorenzo de' Medici a Tommaso Guidetti, [Firenze], 23 maggio 1471).

Nonostante la non brillante esperienza partenopea, Agostino Biliotti era stato in grado, evidentemente, di costruire una rete relazionale importante che si rivelò oltremodo significativa quando Lorenzo, tra il 1479 e il 1480, si recò personalmente presso la corte aragonese di Napoli per porre fine alla guerra successiva alla congiura dei Pazzi<sup>38</sup>. Un'ulteriore conferma, questa, di come qualsiasi attività di negoziazione si appoggiasse anche, con risultati interessanti, sui rapporti intessuti localmente dalla comunità mercantile.

In conclusione, mi sembra evidente che le fonti provenienti dal comparto marittimo fiorentino, anche quando sono apparentemente limitate a documenti tecnici ad uso interno, siano in realtà testimonianza di un sistema complesso, molto articolato sotto il profilo delle implicazioni – sottese o palesi – e dell'indotto politico, oltre che economico, gravitante intorno all'organizzazione delle galee da mercato. La lacunosità di parte del materiale sopravvissuto e la disorganicità dei centri di conservazione (e, in alcune circostanze, anche di emissione) consente talvolta solo la formulazione di ipotesi relative a questioni specifiche, come quelle sollevate dalla nota di carico della galea di ritorno dalla Sicilia nell'estate del 1469.

Il lavoro di rilettura delle fonti rimaste silenziose per decenni può condurre, in ogni caso, a riformulare quadri di contesto che si pensava fossero consolidati, aprendo squarci inediti su micro e macro-storie che contribuiscono a definire con dettagli sempre più nitidi la storia del Mediterraneo tardomedievale.

\*\*\*\*\*

Archivio di Stato di Firenze, *Mediceo avanti il Principato*, filza 17, doc. n. 698r

«1469

Charicho di una ghalea di merchato tornata in Porto Pisano del viaggio di Cicilia questo dì 19 di luglio padrone Achostino Biliotti.

Robe laciare a Napoli et Civitavecchia

84 chasse di zuchero

22 charrategli

35 trache di quoie

Per Porto Pisano

322 chasse di zuchero

120 charategli

---

<sup>38</sup> Niccolò Michelozzi e il Biliotti trattarono le fasi finali degli accordi di pace con Ferrante d'Aragona quando, all'inizio di marzo del 1480, Lorenzo de' Medici rientrò a Firenze, comunicandogli poi la sottoscrizione del trattato il 13 marzo 1480: *Ancora su poteri, relazioni, guerra nel regno di Ferrante d'Aragona*, a cura di A. Russo, F. Senatore, F. Storti, Federico II University Press, Napoli 2020, pp. 146, 148 e note 86, 99, 100.

137 trache di quoie

211 pezi

46 balle di boldroni

200 chantara di formagio, tra to(n)do, e chavallo

6 balle di robbie

7 farde di cere

74 broche di burro

383 charategli d'alume

4 sacha di lino di pezuolo

5 botte

10 forzieri, et forzeretti d'arnesi

2 balle d'arnesi

13 sacha di sapone

1 chavallo

5 mule

5 lioni

+ 200. 1469

Chavho. dj. chalon. smucharo Tomam  
m po ro. pufame d'lyngio. d'raler  
g'o 19 d'inglio. padron. n'ghesh no  
v'le 14.

+ 200. l'ary. amapoh. 200. taurigio

84 Chaffo.  
22 Chavangh / d'fuchro

39 Tanch d'p'no

+ 200 pufame

322 Chaffo

120 Chavangh / d'fuchro

137 Tanch

211 p'ch / d'p'no

46 Balla d'boldrem

200 Chavangh d'fuchro. turo do. Chavalle

6 Balla d'v'le

7 d'fuchro d'v'le

74 d'fuchro d'v'le

383 Chavangh d'fuchro

4 Chavangh d'fuchro d'p'no

10 d'fuchro. d'p'no d'v'le

2 Balla d'v'le

13 Chavangh d'fuchro

1 Chavalle

1 d'v'le

5 d'v'le

684

504

869, 111X