

Una storia di Venezia dalle origini al Cinquecento

Problemi e Discussioni

SOMMARIO: I. Uniformità e difformità nella storia delle repubbliche italiane. — II. Il metodo di lavoro di Gino Luzzatto. — III. Problemi e discussioni: 1. La moneta e i suoi succedanei: a) la « girata di banco »; b) la « cambiale-tratta ». - 2. Le finanze: dall'imposta indiretta all'imposta diretta. - 3. Il commercio e i suoi strumenti: a) l'importanza decisiva del commercio internazionale; b) le « mude » e la navigazione libera; c) l'« *Ufficium de navigantibus* »; d) la « colleganza » e la « compagnia »; e) l'assicurazione marittima; f) la politica di Venezia dopo il viaggio di Vasco De Gama. - 4. Le Arti e l'industria: a) la legislazione sulle arti le priva dell'autonomia; b) l'arte della lana e l'arte della seta; c) l'industria delle costruzioni navali. - 5. La politica di Terraferma. - 6. Il Cinquecento periodo di declino o di ripresa dell'economia mediterranea e in specie veneziana: a) continuità del pensiero del Luzzatto; b) concetto di « rinascita » e un tentativo di revisione del periodo « Rinascimento ». - 7. Le classi sociali: a) i « minuti »; b) la figura del patrizio mercante. — IV. Conclusione.

I - Uniformità e difformità nella storia delle repubbliche italiane.

L'interesse per la ricostruzione delle vicende delle singole città, che all'estero è di lunga data, in Italia è di data relativamente recente; e mentre all'estero, in Francia in special modo, si ha ormai una vasta produzione di monografie ciascuna delle quali tratta tutti gli aspetti della vita cittadina, da noi sembra che la preferenza sia data alle opere monumentali collettive le quali, se hanno l'innegabile vantaggio della collaborazione di specialisti per ogni materia, costringono il lettore a provvedere da sè alla sintesi dopo lunga lettura. Il volume di Gino Luzzatto, di cui qui riferisco (1), si accosta al primo dei detti tipi di lavoro, perchè, per quanto rechi il titolo « Storia economica di Venezia », pone l'accento su una quantità di problemi legati con l'economia, per modo da rispecchiare tutta una società e, quel che più conta, da presentarla in movimento. Viva è

(1) GINO LUZZATTO, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Venezia, Ed. « Centro internazionale delle Arti e del costume », 1961, 8°, pp. 298, fig. con tav.

la città, vorrei dire fisica, la cui costruzione si segue a passo a passo dalle casupole descritte nella famosa lettera di Cassiodoro ai palazzi marmorei del prodigioso Cinquecento; dai ponti di legno a quelli di pietra gettati a collegare sempre altri lembi di terra fino a costituire uno dei centri più popolati non solo d'Italia ma d'Europa. Vive sono le classi sociali, soprattutto quella di governo. E soprattutto vivo è il mare: sirena che aveva invitato i primi salinari e pescatori a navigare su chiatte minuscole; che in séguito attrasse i signori romani sospinti dai Longobardi verso la laguna, e poi li accese di entusiasmo fino a sognare, e a raggiungere, un impero vastissimo; e che infine li tradì, divenuto insicuro per l'avanzata turca e diminuito di importanza dopo il viaggio di Magellano.

Avventura appassionante quella di Venezia, ancorchè non di eccezione se non per la lunghezza della sua durata: in quanto anche altre città italiane conobbero l'eroismo degli inizi, passarono per le traversie dominate con la volontà, toccarono un livello di potenza incredibile in rapporto alla piccolezza del territorio metropolitano, ed alla fine cedettero alla forza delle cose. Si pensi a Genova, nata essa pure di fronte al mare, su un fazzoletto di terra, e a ridosso il monte: a Genova che spianò la roccia come Venezia vinse l'acquitrino, ed essa pure, attraverso al mare, si costruì un impero. Si pensi a Milano, situata per vero in una posizione più favorevole, e appunto per questo distrutta più volte ma risorta dalle ceneri fino ad umiliare con un pugno di cittadini un esercito imperiale. Si pensi a Siena e a Firenze, che apertisi passaggi dal cuore dell'Italia fino al di là delle Alpi giunsero ad una posizione di primo piano nelle fiere di Champagne; e poi un manipolo di mercanti fiorentini ebbero in mano le sorti di sovrani di cui finanziarono le stesse guerre.

Tutte grandi storie, quelle delle nostre città, simili e pur diverse perchè a somiglianza degli uomini ciascuna ebbe un volto diverso e uno spirito proprio. Genova, caratterizzata essa pure dal prevalere della nobiltà, ma con un potere minore che a Venezia non fosse che per le discordie intestine. Siena, in ascesa nei primi tempi fino a minacciare di distruzione la rivale Firenze e a dominare nei mercati finanziari con la « Magna Tavola » dei Bonsignori, e poi smarritasi nella romantica fedeltà all'Impero; e pur sognatrice di gloria al punto di scrivere la sua meravigliosa « Incompiuta », impostando la Cattedrale che avrebbe dovuto essere il più grande tempio della cristianità. Firenze, che attinse la forza dalla varietà delle classi sociali pronte alla simbiosi e al ricambio: dai primi consoli degli

anni della contessa Matilde ai « villani di Aguglione » condannati da Dante, alla figura del « Magnate », agli artigiani grandi e medi ascesi al « Priorato », al popolo minuto pervenuto al potere col tumulto dei « Ciompi »; e infine la Signoria soffocatrice della libertà, la cui perdita sembrò, e a molti storici sembra tuttora, compensata dalla gloria di un Lorenzo e dalla ostentazione di una ricchezza non più solida ma pronta al declino.

Ogni città, ripeto, ha un proprio volto, e tutte hanno una propria grandezza, e tutte hanno dato un apporto, con la varietà degli esperimenti, alle istituzioni del mondo moderno. E un monito comune volevole per ogni tempo: che stimolo ad avanzare sono le difficoltà; che il cemento per costruire sono le qualità morali dei cittadini; che, una volta raggiunto l'apogeo, il rilassamento del costume dà l'avvio alla decadenza. Quando tante altre storie per tutte le città della penisola saranno scritte con la maestria tecnica, con la saggezza, e con l'amore con cui Gino Luzzatto ha dettato questa sua di Venezia, sarà possibile una visione d'insieme, la quale consentirà, attraverso a uguaglianze e a diversità (e non già con il tentativo di generalizzare da pochi casi, e circoscritti, anche se porti il segno della genialità di un Henri Pirenne) di arrivare alla sintesi, fine ultimo ed essenza stessa della Storia.

II - Il metodo di lavoro di Gino Luzzatto.

Dicevo di saggezza che insieme con la vastità e la profondità delle conoscenze ha valso a Gino Luzzatto il titolo di maestro. Del senso della misura fa prova, fra l'altro, la posizione assunta tra i cosiddetti indirizzi « qualitativo » e « quantitativo ». Infatti, pur considerando il dato qualitativo particolarmente illuminante per rendersi conto della complessità della vita, egli non respinge a priori le cifre (se ne trovano tante in molte pagine di questo volume); ma per ognuna indica, sempre, il grado di attendibilità, e comunque di ognuna si serve, sempre, come sussidio al ragionamento logico, e quindi veramente storico: basato su elementi tratti dal comportamento degli uomini in rapporto all'insieme delle circostanze, e interpretati con l'animo dei contemporanei agli eventi e con quello del suo tempo. Con il che, senza cadere nell'anacronismo, si conferma la presenza continua della storia dal più lontano passato ad oggi.

Una lezione completa a proposito di tale equilibrio la offre il lungo paragrafo del secondo capitolo dedicato a « Le fluttuazioni dell'economia veneziana nel Duecento e nel Trecento ». « Il tentativo, egli scrive, di determinare per Venezia delle curve che rispecchino le situazioni economiche urta contro difficoltà che temiamo non possano essere superate. I nostri archivi offrono bensì, anche per questi secoli, dati abbastanza numerosi di prezzi e di salari, di cambi, di quotazioni in borsa dei titoli del debito pubblico e così via, ma essi non sono offerti in modo tale da permettere di costruire, appunto, delle curve che possano essere accolte tranquillamente come indice sicuro del movimento economico ». Due soli esempi qui, fra i molti con cui prova tale impossibilità. Quale significato, si domanda, si può dare ai prezzi che gli armatori offrirono nel corso del tempo per l'appalto delle galee messe all'incanto per i viaggi periodici ai porti del Levante e delle Fiandre? Quando constatiamo oscillazioni oltremodo notevoli a distanze anche oltremodo brevi dovute a fatti contingenti — l'alternarsi senza alcun ritmo della sicurezza e della insicurezza della navigazione magari per la temporanea incursione di un pirata adriatico o genovese, o per l'accrescersi o l'attenuarsi pur momentaneo delle ostilità dei Sultani turchi — quei prezzi non possono essere assunti come indici o conseguenza di un improvviso mutamento della situazione economica, per cui gli armatori ora arrischiano somme rilevanti, e a distanza di pochi mesi, o addirittura di poche settimane, dimostrano una estrema prudenza. Un altro: ci si può basare sulla quantità delle navi costituenti le « mude » per concludere, da una non regolare ma in qualche modo progressiva diminuzione del numero delle galee impegnate, una progressiva riduzione del commercio internazionale? O non bisogna tener conto del tonnellaggio via via accresciuto, pur senza che si conosca di quanto complessivamente? Questo rilievo del Luzzatto mi fa venire alla mente due serie di prezzi del grano in due località vicine, nel Settecento, messe su da un « quantitativista integrale », le quali nel corso dei sessanta anni considerati presentano uno scarto costante di un tanto per cento: e lui, il quantitativista, che sottolinea la sua meraviglia con un punto interrogativo, pur soggiungendo che la realtà era quella perchè quelli erano i numeri; e le macchine calcolatrici non sbagliano, e le serie sono compilate con il sussidio migliore della statistica. Quel brav'uomo non aveva pensato a una cosa: che le misure del « sacco » nelle due zone contermini erano diverse l'una dall'altra...

III - Problemi e discussioni.

A parte la vivezza e la fedeltà della ricostruzione degli accadimenti che Venezia ha conosciuto lungo il corso di più secoli, l'importanza fondamentale dell'opera del Luzzatto sta nella problematica che essa suscita: problemi particolari di una città e problemi generali del tempo, che ovviamente si intrecciano fra loro. Per non cadere nella tentazione di rifare il libro, riorganizzando tutte le pagine in uno schema diverso da quello cronologico seguito dall'A. (ancorchè egli abbia provveduto via via a brevi anticipazioni e a richiami a notizie già date più ampiamente in precedenza), mi limiterò a indicare qualcuno soltanto di quei problemi.

1. - *La moneta e i suoi succedanei.* - Si impostano due temi. Uno, della duplice circolazione venuta a crearsi dopo che al primitivo ed unico danaro di argento si aggiunse, probabilmente nel 1202, il « grosso », pure d'argento, per la necessità di disporre di una moneta che fosse di fiducia sulle piazze di Oriente, e che ad un tempo rendesse più agevole la valutazione dei prezzi e le operazioni contabili. Un altro, del bimetallismo in rapporto con la coniazione del ducato d'oro, nel 1284, tema da mettere esso pure in relazione con lo sviluppo dei traffici internazionali giunti ad un più alto livello, ed anzi al più alto livello.

Osservazione comune è l'abbandono, in entrambi i casi, delle primitive intenzioni del governo. Quanto alla doppia circolazione, mentre si era stabilito, pensandosi di fermare la svalutazione in atto del « denaro », che il « grosso » dovesse equivalere a 24 denari, quella svalutazione continuò, e così rapida che nel breve intervallo fra la legge esecutiva e il conio effettivo del « grosso » il rapporto si dové portare a 1:26,11. Nè gli espedienti escogitati in seguito — sospensione temporanea della coniazione dei denari, ora detti « piccoli »; conservazione del peso e diminuzione del titolo; sollecitazione della richiesta con il rendere obbligatorio il loro uso per particolari negozi anche di una certa rilevanza — valsero ad evitare slittamenti ulteriori, ma servirono soltanto a contenerli, e dapprima in limiti moderati se nel 1269 si era a 1:28. Quando nel 1282 si arrivò a 1:32, si introdusse una terza moneta, non effettiva ma puramente di conto, la cosiddetta « lira a grossi », a somiglianza della fiorentina « lira a fiorini » anch'essa di 240 denari. La quale lira, però, dal lato contabile e contrattuale manteneva costante il

rapporto originario 1:26,11 col grosso; e così ci si sottraeva al pericolo dell'ormai sempre più rapido abbassamento del « piccolo ». In sostanza si passò così a tre circolazioni: del « grosso », usato per gli scambi internazionali, della « lira di piccoli » per il commercio al minuto e per la paga dei salari, della « lira a grossi », a cui si ricorreva in materia fiscale ed in genere quando si sentisse, anche negli affari privati, il bisogno di una misura relativamente stabile.

Quanto al bimetallismo, la volontà di mantenere la duplice circolazione è provata dalla autorizzazione iniziale (ripeto 1284) ai capi della zecca di assegnare ai portatori d'oro da monetare l'equivalente di monete d'oro o d'argento secondo il rapporto fisso di 18 grossi (corrispondenti allora a 39 soldi a grossi) per un ducato, e viceversa. Evidentemente non si era pensato alla possibilità dello spostarsi del rapporto fra argento e oro, il quale, stabile da tempo sui mercati europei, si mantenne tale per oltre un quarantennio, e se mai con accenni a favore dell'argento. Ma poi le cose presero a cambiare. Prima si avvantaggiò l'oro, donde la riforma del 1328 che, pur lasciando immutati il peso e il titolo del ducato e del grosso, ridusse la valutazione di quest'ultimo da 1:18 a 1:24 del ducato (con il che si raggiunse un vantaggio contabile facendosi equivalere una lira di grossi a 10 ducati d'oro). Poco dopo ecco però la ripresa dell'argento, via via che il metallo più nobile, l'oro, già attinto dalle miniere dell'Europa centrale, prese ad affluire da altre fonti, per esempio dagli Urali al centro veneziano della Tana sul Mar Nero, e dall'Africa occidentale ai porti della Barberia; e via via che l'argento era più richiesto per gli usi domestici e per l'oreficeria, nonché per le paghe delle truppe mercenarie assoldate sempre più largamente per le guerre terrestri. Ormai il sistema era condannato. Né a salvarlo valsero provvedimenti analoghi a quelli presi per la difesa della circolazione delle due monete argentee: sospensione della coniazione del grosso e sua svalutazione attraverso alla emissione del « mezzanino » e del « soldino » (sue frazioni ma depauperate proporzionalmente di un decimo del fino); ordine ai tesorieri di far vendere, « et utilitas sit communis », tutti i grossi che venissero nelle loro mani, prova che la loro valutazione sul mercato era sensibilmente superiore a quella legale. Quando, infine, estrema complicazione della circolazione, si prese a stabilire contrattualmente che i pagamenti fossero fatti in « grossi ad ducatum », o « ad aurum », o « a monetis » (si ricordi in parallelo la lira a grossi),

la campana suonò a morte per il grosso, i cui medici curanti ne prolungarono soltanto l'agonia, ricorrendo nel 1369 alla drastica e penosa riduzione del suo peso e del suo titolo. Nel 1462, allorchè si decretò la soppressione del suo conio, e si emise la « lira Tron » (a cui nella seconda metà del Cinquecento avrebbe fatto seguito il ducato esso pure d'argento), Venezia rinunziò per il commercio internazionale al bimetallismo e adottò, definitivamente e ufficialmente, il tipo aureo.

Queste vicende, che ho riassunto attingendo dalle prime alle ultime pagine del volume (là sono inoltre corredate con una ricchezza di dati tecnici dominati con straordinaria padronanza) debbono aver fatto vivere ai reggitori della Serenissima ore altrettanto drammatiche quanto quelle vissute in occasione di battaglie perdute: chè svalutare e sopprimere il « grosso », un glorioso arteficio della fortuna di Venezia, e penetrato così a fondo nei mercati mondiali tanto che gli esemplari superstiti continuarono a lungo ad essere richiesti nelle piazze d'Oriente, significava la diminuzione di un prestigio, mentre metteva in evidenza l'acutezza dei governanti di altre repubbliche che avevano preceduto la coniazione del ducato d'oro con quelle del fiorino e del genovino.

A questo proposito sorge un'altra domanda: perchè il ritardo di ben trentadue anni nella coniazione del ducato di fronte a Firenze e Genova, mentre la situazione dell'economia veneziana non era, nel 1252, inferiore a quella delle sue due emulatrici? Il Luzzatto, facendo leva su questa constatazione, non si contenta della suggerita suggestione dell'esempio e dell'attesa dei suoi risultati; e, avanzata la supposizione che si possa risalire al peggioramento dell'iperpero — scaduto già dalla fine del secolo XII e colpito dopo il 1204 dalle imitazioni, di peso uguale ma inferiori per il titolo, fatte dal piccolo impero greco di Nicea; e soltanto un po' sorretto con la sospensione del conio —, stabilisce un collegamento con la modificazione dei rapporti fra Venezia e Costantinopoli. L'Impero Latino, egli dice, essendo in qualche modo sotto il protettorato veneziano, la Serenissima come avrebbe potuto inferire un colpo mortale all'iperpero gettando sui mercati d'Oriente una moneta d'oro, e per di più mentre il suo « grosso » in quei mercati era affermato saldamente? La situazione, invece, si modificò a fondo con la vittoria della rivale Genova sostenitrice della nuova signoria dei Paleologi a Bisanzio; e va tenuto conto della emissione effettuata nel medesimo tempo del grosso d'argento costantinopolitano, di

peso uguale al veneziano ma di titolo inferiore, il quale costituiva una minaccia per la monetazione argentea a circolazione internazionale a cui Venezia era rimasta fedele. A questo punto, conclude, insistere nel tentare la difesa dell'iperpero avrebbe significato compromettere le sorti del commercio veneziano non solo in Occidente, dove trionfava il fiorino, ma anche in Oriente.

a) Succedanei della moneta erano la « girata di banco » e la « cambiale tratta », nel riferire sulle quali il Luzzatto affronta altre questioni. È noto che i banchi, il cui ricordo si ha dalla prima metà del Duecento in documenti commerciali e in atti pubblici, facevano il cambio manuale delle monete (« tabulae cambii »), e più di frequente aggiungevano a questa funzione l'altra dello « scrivere » (« banchi da scripta »): ossia provvedevano al regolamento dei conti, già effettuato in Champagne dai banchieri italiani i quali si riunivano alla fine di ogni periodo di fiera per la compensazione, appunto, delle « lettere di fiera » sostituite più tardi dalle « lettere di cambio ». Cosa naturale, in quanto anche Venezia si poteva considerare una fiera permanente, dove mercanti locali e stranieri si incontravano quotidianamente sul mercato di Rialto per trattarvi i propri affari. C'è però una differenza che si risolve in una semplificazione: siccome i principali fra quei mercanti avevano un conto corrente presso una o più « tavole » situate sotto i portici del Campo di S. Giacomo o ai piedi del campanile, bastava un ordine consensuale dei contraenti allo scriba perchè una somma passasse da un conto all'altro. È noto anche un altro vantaggio: essendo le registrazioni del dare e dell'avere di ogni cliente fatte in una moneta di conto, la « moneta di banco » assicurava una certa uniformità ed una certa stabilità alla circolazione, complessa e intricata come si è visto più addietro.

E qui una domanda: le operazioni di giro erano disposte verbalmente, alla presenza dei due clienti interessati, od anche per iscritto? Il Luzzatto, che in fatto di ricerche di archivio è noto, tante sono le sue *trouvailles*, come fortunatissimo (ma non si tratta di fortuna, sibbene di esperienza e di fiuto), non si è mai imbattuto in qualche cosa di simile al moderno assegno bancario, ed ha trovato soltanto le cedole rilasciate dagli scrivani a richiesta dei clienti per far prova, in occasione di liti giudiziarie, della consistenza del loro credito in banca e di alcuni pagamenti fatti sul loro conto. Poi un altro interrogativo: il banchiere si doveva limitare al cambio e alla scritta in giro? Se così fosse stato, non essendovi nella cassa alcun

movimento di denaro, il banchiere avrebbe avuto piuttosto una funzione particolare: attestare con le sue registrazioni la veridicità dei pagamenti, riscossioni, trasferimenti. Due proposte presentate al Senato, una da Giovanni Dolfin nel 1356 per la istituzione di un banco di Stato (che avrebbe sostituito i banchi privati soltanto nel 1587), e una da Michele Morosini nel 1374 per proibire ai banchieri che accettavano depositi di fare attività mercantile, sembrerebbero avvalorare la tesi del banchiere-notaio, fatta propria in un primo momento anche dal nostro A., che oggi però è di avviso diverso al séguito di un ripensamento basato anche sull'esame di una più ampia documentazione. Le sue conclusioni attuali sono: il banchiere poteva accettare depositi e fare commercio, unicamente però con i propri mezzi e non già utilizzando i denari depositati presso di lui, dei quali si poteva invece valere per operazioni di mutuo a interesse da concedere sia allo Stato sia a privati; soltanto non avrebbe dovuto accordare crediti che non fossero coperti da sufficienti depositi. Di fatto, invece, li concedeva; e con tale abuso finiva per creare, in aggiunta alle tre o quattro circolazioni monetarie, una propria circolazione allo scoperto, per cui spesso il denaro e il grosso di zecca facevano aggio sulla moneta di banco.

b) il giro di banco, usato largamente anche nel commercio internazionale quando il contratto fosse stipulato a Venezia dove si trovassero i due contraenti o i loro agenti, non serviva invece se il pagamento dovesse esser fatto in una piazza lontana. In questo caso il mezzo preferito era la lettera di cambio, e in particolare la cambiale-tratta, largamente usata dal Quattrocento sia nel commercio col Levante sia nei maggiori mercati dell'Occidente, e specialmente con Bruges. A questo punto un'altra questione: se la cambiale-tratta debba considerarsi un semplice titolo di credito stipulato in questa forma per coprire un prestito usurario, e sottrarsi così alle sanzioni della Chiesa fatte proprie anche dalla legislazione di vari Stati, o se fosse stata un mezzo di pagamento di merci acquistate o vendute in un mercato lontano. Mentre recentissimamente la maggior parte degli studiosi hanno preso parte per la prima tesi, il Luzzatto distingue. Rilevando che essi si sono appoggiati per lo più ad una documentazione della seconda metà del Cinquecento e dei primi decenni del Seicento, ammette che abbiano visto giusto in ciò che avveniva nelle fiere genovesi di Besançon e di Piacenza. E ugualmente dice che « può darsi benissimo » che il De Roover abbia

ragione nel concludere, da una quantità di atti visti nei fondi belgi, che la speculazione fosse lo scopo predominante, forse anche esclusivo, del largo impiego della lettera di cambio fatto dopo il Trecento fra i mercanti banchieri, tutti italiani, a Bruges. Speculazione (e non mascheramento dell'usura) effettuata per mezzo del cambio e del ricambio che si fondava sulla variazione dei cambi fra il giorno ed il luogo in cui la cambiale veniva tratta e quello in cui veniva rimessa, e che pertanto poteva dare forti guadagni, anche del 5% in quattro mesi, od anche perdite. Per Venezia il Luzzatto dice, e come sempre fornisce le prove, la situazione è del tutto diversa: « per quel che riguarda i rapporti tra Venezia e i maggiori mercati del Levante, i libri e la corrispondenza commerciale, di cui si ha finora conoscenza, inducono a non accettare una interpretazione così esclusiva ed unilaterale... Il mercante che da S. Marco si trasferiva a Costantinopoli o a Tripoli di Siria, a Beirut, ad Alessandria, e vi risiedeva per qualche tempo per trattare gli affari della sua casa, piuttosto che portare con sé o farsi spedire il denaro per i pagamenti di quella parte delle merci acquistate a cui non poteva provvedere con il semplice baratto con le merci importate, preferiva farsi mandare da Venezia una o più cambiali-tratta pagabili da uno dei banchi del luogo e, più raramente, da altri mercanti veneziani. Quelle cambiali, pertanto, assumevano il carattere di un pieno titolo di credito, ma in realtà, nella massima parte, erano destinate ad un pagamento di merci ».

2. - *Le finanze.* - La storia delle imposizioni con le quali Venezia raccolse i fondi occorrenti alle esigenze dello Stato è legata strettamente con le vicende belliche, tanto che si può dire che i momenti più duri, nei quali fu messa in pericolo la stessa libertà della repubblica, segnarono le tappe dei cambiamenti di struttura delle finanze veneziane: guerra di Chioggia, 1376-1381; guerra con le Signorie dell'Alta Italia, segnatamente contro quelle di Padova e quelle di Milano che la impegnarono di continuo dagli ultimi anni del Trecento alla seconda metà del Quattrocento, prima con Gian Galeazzo e con Filippo Maria Visconti e poi con Francesco Sforza, sino alla pace di Lodi del 1454; guerra in occasione della calata di Carlo VIII, 1494; guerra della Lega di Cambray del 1508 che si sarebbe conclusa, dopo vari rovesciamenti di alleanze, nel 1529 con la pace detta delle « Due Dame ». Intanto lungo i secoli XIV e XV si era aggiunto lo stillicidio delle lotte con i turchi, la cui avanzata

si arrestò solo temporaneamente dopo la presa di Costantinopoli; tempo piuttosto di attesa, e intramezzato comunque con brevi e limitate riprese dei conflitti, durante i quali i sultani si sarebbero preparati a inferire con la flotta i colpi decisivi alla Serenissima. Conflitti, inoltre, che rendendo, almeno a tratti, aleatoria la navigazione nel Mediterraneo, influivano, e proprio quando le spese si facevano più ingenti per la difesa del dominio di Terraferma, sul commercio internazionale base fondamentale dell'economia veneziana. E, per completare il quadro, il Mediterraneo, già reso insicuro per ragioni politiche, sarebbe scaduto nel suo valore economico a favore delle vie dell'Oceano dal momento in cui Bartolomeo Diaz, doppiato il Capo di Buona Speranza, rese possibile l'accesso alle Indie con la circumnavigazione dell'Africa effettuata da Vasco De Gama.

Il segreto di questo che appare un miracolo sta appunto nella imponenza dello sforzo finanziario, non limitato all'aggravamento sino al limite dell'insostenibile delle imposizioni, ma inteso anche ad una modificazione di struttura.

Fino alla guerra di Chioggia, alle entrate, alimentate da proventi patrimoniali (affitto di beni demaniali), si era provveduto soltanto in minima parte con la imposta diretta (con il « decimum », o decima parte del patrimonio *una tantum* del secolo XI, con l'« advetaticum », o prelievo del 10% sulle eredità del secolo XII, e con l'imposta militare pagata da chi volesse essere esonerato dal servizio). Cespitate essenziale, invece, della parte ordinaria del bilancio, e via via anche di quella straordinaria, erano le imposte indirette, con termine generico « dazi », che comprendevano: i dazi doganali *ad valorem* e specifici, per qualità e provenienza delle merci, specie i panni; le imposte di consumo compresi i diritti di mercato e sull'uso dei pesi e delle misure pubbliche; le tasse sugli affari, percentuale del valore dei beni scambiati compresa la compravendita di immobili e di terreni (percepita a mezzo dei « messeti », pubblici ufficiali detti altrove « sensali »). Altro cespitate pure basilare erano i prestiti, prima volontari poi obbligatori, fissati in rapporto al patrimonio, e in base ad un « estimo » su denuncia giurata del contribuente controllata in modo rudimentale: sorta pertanto di imposta diretta straordinaria, in quanto i prestiti erano stabiliti saltuariamente a seconda delle necessità dello Stato, che decideva volta per volta anche percentuali diverse sul patrimonio, e s'impegnava a restituire i capitali ricevuti e a corrisponderne gli interessi con rate semestrali

garantite dai proventi di questo o di quel « dazio ». Lo Stato tenne fede fino al limite del possibile alle promesse, ma arrivò il momento che dovè sospendere le restituzioni e gli interessi. E questo momento fu appunto negli anni della guerra di Chioggia.

Senonchè si rese conto che continuare a imporre sulla base dell'estimo significava non trarre dalla forza economica del paese ciò di cui essa sarebbe stata capace, mentre si dava la sensazione di aggravii insostenibili (una volta, per esempio, in tre anni si prelevò con i prestiti il 102% del capitale denunziato all'estimo, laddove il patrimonio effettivo era però, molto probabilmente, di quattro volte maggiore). I nodi vennero al pettine con la seconda crisi, la guerra di Lombardia. Nel 1453 in Senato si denunziò una situazione così grave, rivelata d'altronde anche dal fallimento dei più grandi banchi, che « reductae sunt res Status nostri, tam maritimi quam terrestres, ad terminum quod non amplius de gloria et dignitate tractatur, sed de propria salute et libertate »; e, considerato che, « ne postea in vanum lugeamus », i rimedi di emergenza precedenti « non sunt medella aut remedium sufficiente malis et necessitatibus nostris », fra i provvedimenti che ripetono nella forma gli odierni omnibus finanziari — sospensione per un anno di tutti i salari, inasprimento di tutti i dazi sul commercio marittimo, malatolta sugli ebrei — si impose a tutti gli inquilini di corrispondere una somma equivalente alla metà dell'affitto che pagavano su case e botteghe, e ai proprietari un terzo di ciò che ricavavano; e si pretese la metà della rendita di un anno che i cittadini veneziani abitanti in Venezia traevano dalle loro proprietà in Terraferma al di qua dell'Adige, se per quelle terre non contribuivano ai prestiti, e di un quarto se vi contribuivano.

È vero che data la temporaneità, un anno (del resto prolungato), sembrerebbe che nulla si fosse verificato di nuovo: in quanto legalmente l'imposta diretta, pur assumendo una estensione ed una consistenza maggiori, conservava il vecchio carattere di imposta straordinaria di cui si assicurava, come per i prestiti obbligatori, la restituzione del capitale e la corresponsione degli interessi. Costituì invece una svolta fondamentale nell'indirizzo della politica finanziaria veneziana che preparò il passo dalla straordinarietà alla ordinarietà, compiuto poco dopo, nel 1463, in concomitanza con l'abbandono dell'estimo personale e con la impostazione di un catasto descrittivo e analitico di tutte le case, ville ed altri immobili, e dei loro fitti in Venezia e nel Ducato; di tutte le rendite che i singoli cittadini

veneziani riscuotevano in Terraferma; di tutte le entrate delle persone ed enti ecclesiastici in ogni luogo soggetto alla Repubblica. Il carattere di straordinarietà era tolto definitivamente con l'autorizzazione al Senato di deliberare quando lo volesse « per decimas aut semidecimas aut plures decimas », autorizzazione di cui si valse per imporre regolarmente due decime all'anno.

Ma il travaglio non era finito. In una deliberazione del Maggior Consiglio del 1482, considerato che non era possibile esigere a titolo di imposta più delle due decime annuali consuete, e che d'altronde erano necessarie all'erario somme maggiori, si ritornò anche ai vecchi prestiti, ora detti essi pure « decime », ai quali, come ai precedenti, si promise la restituzione della « sorte » e il godimento degli interessi. Il che significa la distinzione fra decime ordinarie a fondo perduto (si dissero « perse ») e decime straordinarie, rimborsabili e fruttifere del 5%. Difatti, nella accennata deliberazione si legge: « poichè le do decime tantum che vien ogni anno messe a pagar per chadun, et sono donate a nostra Signoria, non sono bastevole che ad una minima parte di bisogni nostri », è stabilito che tutti coloro che pagano di decime ordinarie più di otto ducati l'anno siano passibili delle imposizioni delle decime straordinarie. Continuando nella lettura della legge, più avanti si trova anche più chiaramente: « et cussì de tempo in tempo sia observado in metter decime ad imprestedo et restituirli et darli prò per el modo sopra dicto, oltre le decime do ordinarie, che ogni anno se hanno a mettere, da essere pagate da tutti *indifferenter*, et donate alla nostra Signoria come si ha fatto fino al presente » (e ciò prova che il principio del fondo perduto si era praticato fino alla « parte » del 1464). Per le decime-prestiti, chiamiamole così, si istituì il « Monte Nuovo », e il « Monte Vecchio » si abbandonò al suo destino.

A questo punto va soggiunta la diversità del « Monte » veneziano da quello di altri Comuni, per esempio quello di Firenze, dove il « Monte Comune » fu istituito nel 1345 e poi ad esso si aggiunsero, per le solite esigenze di cassa, quello « Nuovo », quello « Nuovissimo », quelli dell'« Un due » e dell'« Un tre » e via dicendo. A Firenze si trattava dell'unificazione dei vari prestiti, ai quali, emessi a interessi diversi, si volle assicurare un trattamento uniforme del 5%; a Venezia per « Monte » si intendeva il complesso delle entrate accantonate per fronteggiare alcune spese determinate (al quale scopo all'atto della costituzione gli si assegnarono 27.000 ducati commisurati col servizio degli interessi alla somma

richiesta dalle decime di 550.000 ducati, e un anno e mezzo dopo, continuando la guerra di Ferrara e avendosi bisogno di 960.000 ducati, il fondo a garanzia fu elevato a ducati 47.500). Fatta questa precisazione, non c'è bisogno di dire che, nonostante la buona volontà dei reggitori veneziani, il « Monte Nuovo » seguì ben presto la sorte del predecessore. Parlavo di cambiamento di indirizzo della politica finanziaria: la sua storia si svolge appunto lungo la strada che parte dall'imposta indiretta e giunge a quella diretta, con sacrificio evidente della classe di governo.

3. - *Il commercio e i suoi strumenti.* - a) Non c'è sicuramente bisogno di insistere sulla importanza degli scambi commerciali, limitati al tempo dei primi pescatori e salinari, estesi a mano a mano che Venezia allargò la propria influenza lungo le coste dell'Adriatico, poi sfociati sul piano internazionale. Non per nulla il Luzzatto ha centrato la sua opera proprio sul commercio veneziano; ed anche i capitoli che ha dedicato alla parte politica, alla moneta, alla finanza si può dire che li abbia fatti ruotare attorno a quell'asse, pur costituendo ciascuna trattazione esaurienti dei singoli argomenti. Di quel commercio ha precisato gli sviluppi fino a raggiungere tutto l'arco del Mediterraneo, dalle cui sponde poi i mercanti si spingevano nel retroterra dei continenti, e dalla seconda metà del Trecento alla Manica ed al Mare del Nord. Ha specificato, importazioni ed esportazioni, le merci trattate indicandone quando è stato possibile quantità e valore. Ha insistito sui mezzi di trasporto, le navi, dalle più grandi destinate al mare aperto alle più piccole impiegate per il servizio del cabotaggio costiero, dicendo dell'attrezzatura dei cantieri privati, gli « squeri », e dell'Arsenale. Si è diffuso sulle modalità con cui si raccolsero i capitali per la conclusione degli affari. Ha trattato della politica economica dello Stato, intesa costantemente al maggior progresso appunto del commercio, il cespite essenziale delle finanze e dell'economia tutta, ma orientata via via secondo la congiuntura: per il che lo Stato manovrò con i dazi, con i noli, con l'alternare le sollecitazioni ed i freni all'afflusso dei prodotti orientali. E su tutta questa massa di elementi collegati fra loro, ecco il fattore determinante, cioè l'uomo: la figura del mercante-patrizio che mette tutto in movimento con il proprio spirito e, perchè no?, con i propri interessi. Un quadro vastissimo, insomma, nel quale alla ricchezza dei colori danno vivacità, vorrei dire, tanti fari puntati qua e là.

b) Uno di questi dirige un fascio di luce, al fine di avere un'idea delle dimensioni del commercio marittimo veneziano, sul rapporto di importanza fra le « mude », convogli di galee armate o comunque scortate da navi armate — obbligatorie dal secolo XI e via via facoltative ossia messe a disposizione dei mercanti che se ne volessero servire ricorrendo agli « appalti » —, e la navigazione libera: quest'ultima ovviamente scarsa di testimonianze; e l'altra, che diremmo navigazione di linea, provata da una sua documentazione abbastanza ricca costituita dalle deliberazioni del Senato, dalle pagine dei cronisti e così via. E preciso: ricca almeno dal Quattrocento, i cui dati però si possono accogliere anche per il secolo precedente, considerandoli semmai inferiori a quelli del Trecento (gli anni che il Luzzatto ripete frequentemente costituiscono l'epoca d'oro del traffico internazionale della Serenissima).

Da questa varietà di testimonianze, atti ufficiali senza dubbio veritieri, e cronache, attendibili esse pure per la sicura informazione dei loro autori, gli storici sono stati indotti in due errori che alla fine confluiscono in uno, sopravvalutare l'apporto delle mude, e minimizzare quello dei viaggi liberi. E siccome il volume dei traffici e il valore delle merci risultanti per le prime è piuttosto modesto, ritenere modesto l'insieme, appunto, di quei traffici. Nulla di più sbagliato, dice il Luzzatto, perchè se è innegabile l'importanza economica degli scambi a cui erano particolarmente destinati i viaggi periodici delle galee, sarebbe assurdo pensare che questi esaurissero non la totalità, ma nemmeno la parte maggiore del commercio marittimo di Venezia. Il quale si svolgeva invece soprattutto con un numero ben più notevole di imbarcazioni disarmate, di forma e di stazza diverse e adeguate alle varie esigenze. Tommaso Mocenigo, parlando per il terzo decennio del Quattrocento (e le cifre per quanto or ora ho detto si possono non soltanto accettare ma accrescere per il secolo XIV) specifica che si avevano: 45 galee fra grosse e sottili, di cui soltanto le prime, e soltanto in parte, erano applicate al carico delle merci, e le altre costituivano la vera e propria marina da guerra; 300 « naves » a vela con portata — secondo il rapporto moderno — superiore alla 120 tonnellate; 3.000 « navigli » fra le 6 e le 120. Ammesso anche che questi ultimi servissero, secondo le dimensioni, per la navigazione lagunare e fluviale e per il piccolo cabotaggio lungo le rive dell'Adriatico, è certo che le altre 300 si spostavano a largo raggio, dirette a tutti i possibili approdi e non soltanto a quelli, sebbene più importanti come sbocco di mercati,

a cui facevano scalo le mude. Più ancora: la elasticità dei movimenti che esse avevano, per non essere vincolate a limiti di tempo fissati per l'andata e per il ritorno dei convogli di linea, le rendeva particolarmente utili. Per dirne una, caricavano le merci che talvolta, in anni di maggior movimento degli affari, rimanevano sulle banchine dei porti del Levante dopo ultimata la stiva delle galee. Per dirne un'altra, non era infrequente che alcune si fermassero per mesi e per anni lontane dal porto di armamento, consentendo ai mercanti piani di incetta e di vendita nel retroterra più profondo, su percorsi la cui durata non poteva essere calcolata con esattezza. Pertanto costituivano una preziosa integrazione del servizio reso dalle mude agli eventuali viaggiatori nell'interno dei paesi, i quali sapevano che avrebbero trovato nei vari porti da essi frequentati le navi per il ritorno.

c) Un problema ne tira un altro. Detto del commercio marittimo sotto il profilo delle sue dimensioni e sotto l'aspetto di fattore primo dell'economia veneziana, ci si può chiedere come mai si trovano, a tratti, provvedimenti governativi i quali, lungi dall'essere diretti ad incrementarlo, miravano a restringerlo. Per vero l'interesse complessivo dell'economia veneziana non tanto consisteva nell'accrescimento del volume dei traffici fra Oriente ed Occidente quanto anche nell'equilibrio tra il valore delle importazioni e quello delle esportazioni, atteso che l'impiego della moneta, o dell'oro e dell'argento in verghe, per l'acquisto di beni provenienti dai porti del Levante, generalmente di alto pregio, doveva essere ridotto al minimo, e quelle compere dovevano piuttosto essere effettuate fino al limite massimo col baratto delle merci tratte dai paesi occidentali. Evidentemente il saldo completo, diciamo così, automatico, fra le due partite, era difficile. Ma è anche vero che, ove le differenze avessero superato un certo limite, non compensabile con i sovrapprezzi realizzabili con le esportazioni, i mercanti avrebbero dovuto o costituire *stocks* di invenduto o abbassare i prezzi, e l'economia in generale avrebbe avuto il danno dell'assottigliamento delle riserve dei metalli preziosi. Ecco la ragione della deliberazione del Senato del 5 agosto 1324 per cui nessun veneziano abitante a Venezia potesse mandare o portare o condurre o far condurre a Venezia per mare, nè commerciare e navigare o far navigare in qualunque modo, una quantità di merci superiori al valore « quod faciunt de imprestitis », cioè a quello che aveva denunciato all'estimo come suo patrimonio e in

base al quale era obbligato a fare prestiti al Comune. Ecco il perchè della costituzione dell'« *Ufficium de navigantibus* », creato subito dopo per sorvegliare l'applicazione del provvedimento e di quelli che fossero presi in seguito, ufficio più volte soppresso e ricostituito fino al 1363, anno della sua abolizione definitiva.

Un problema di politica economica, pertanto, su cui il consenso non poteva essere generale. La « parte », infatti, presa sotto la pressione della crisi dovuta allo squilibrio momentaneo tra il flusso delle merci dal Levante e le disponibilità di quelle tratte dall'Occidente, insufficienti nonostante la istituzione della « muda di Fiandra » del 1303, aveva avuto anche un motivo fiscale, quello di indurre i contribuenti ad aumentare le denunce del patrimonio all'estimo (inferiori, come si è accennato, di almeno quattro volte alla sua consistenza effettiva); e portava il segno — basta guardare ai nomi dei proponenti e dei votanti in favore — della volontà di un gruppo di senatori più facoltosi di riservare a sè la maggior parte dei profitti del commercio d'oltremare. Fatto sta che l'Ufficio fu per anni al centro di aspre polemiche fra quelli che potremmo dire, anche se l'espressione moderna non corrisponde del tutto, dirigisti e liberisti. La soppressione nel 1363 segnò la vittoria di questi ultimi, come appare dalla motivazione della soppressione stessa: « quod nihil statum civitatis nostrae magis possit multiplicare et augere quam dare largitatem et causam per quam mercationes conducantur ». Così si tornò alla libertà commerciale, con la sola limitazione che la somma degli investimenti nel traffico marittimo, da essere pari alla misura del patrimonio imponibile, rimase in vigore per i forestieri ai quali fosse stata concessa la cittadinanza veneziana.

d) Un altro argomento connesso col commercio per mare riguarda l'investimento in esso del denaro, argomento che attiene anche, ma in misura minore almeno per i primi tempi, alla applicazione dei capitali all'industria. È nota la teoria formulata dal Sayous che la « colleganza » e la « compagnia », matrici rispettivamente della futura società in accomandita e di quella in nome collettivo, sarebbero state caratteristiche la prima delle città marittime e la seconda delle città dell'interno. Nelle marittime, dedite appunto al commercio per mare sottoposto a gravi rischi fino alla perdita totale delle imbarcazioni per fortunale per incendio o per opera di pirati, non era conveniente impegnare la responsabilità di tutto il patrimonio; ed a ciò corrispondeva appunto la colleganza, nella quale gli apportatori di capitale, rimasti a terra, si esponevano per i beni

conferiti, danaro o merci, mentre il negoziatore, che navigava per loro, a loro soltanto doveva rispondere della propria opera. E di più avevano il vantaggio di poter dividere l'alea con la partecipazione contemporanea a più colleganze, e quello della loro durata, il tempo di andata e ritorno della nave, dopodichè il contratto si risolveva con la resa dei conti. Nelle città dell'interno, invece, nelle quali predominava la manifattura, e legato ad essa il commercio terrestre esposto a minori pericoli, — manifattura a cui occorre un lungo respiro per l'impianto e lo sfruttamento della attrezzature, e una maggiore complessità di organizzazione del personale, contabili, maestranze, uomini di fatica, fattori che raggiungessero i vari mercati e magari vi si stabilissero a dirigere succursali — si prestava meglio la forma sociale della compagnia: costituita dapprima col patrimonio dei membri di una sola famiglia, poi anche con l'apporto di parenti più o meno prossimi, poi anche di estranei, e infine anche con i depositi di terzi, remunerati con interessi percentuali ai versamenti. Qui l'impegno dell'onore familiare, che dava continuità all'azienda, forniva garanzia, appunto, ai depositanti. Il Luzzatto che riferisce minutamente, ossia precisando origini e sviluppi nel tempo, sul mutuo puro e semplice, sul prestito e sul cambio marittimo, sulla colleganza, aggiunge che a Venezia non fu ignota neppure la compagnia, strutturata con alcuni elementi di quella delle città di terraferma: tutti i soci dividevano utili e perdite in proporzione del capitale conferito, e tutti erano solidali verso i terzi per gli impegni di ciascuno di loro, salvo rivalsa per il danno subito; nell'atto di costituzione si indicava il tempo che la società avrebbe dovuto durare, scaduto il quale i soci avrebbero potuto prolungarla a volontà della maggioranza; al momento dello scioglimento non una parte rendeva conto all'altra, come avveniva nella colleganza, ma si provvedeva ad un unico conto di liquidazione della società. Ho detto soltanto di alcuni elementi, in quanto non si può istituire un parallelo tra la compagnia veneziana e le altre compagnie del tempo, per esempio le fiorentine, perchè nelle prime non si trovano accenni, oltre alla responsabilità solidale anche a quella illimitata; e perchè non si ha il ricordo che per il finanziamento delle imprese di Venezia si ricorresse ad altri mezzi che a quelli del capitale sociale.

Esempi addotti danno poi anche una idea delle dimensioni di quelle compagnie, alcune delle quali erano tali da poter gareggiare con le toscane: affermazione esatta, questa del nostro A., se si

ponga mente soltanto ai capitali sociali, e non già, ripeto, al complesso delle disponibilità. Per citare un caso, mentre la compagnia costituita dai fratelli Corner con il veronese Messer Vito Leon nel 1365 aveva un « corpo di compagnia » di 83.275 ducati d'oro (esercitava il commercio in grande stile con molti paesi, massimamente con l'isola di Cipro al cui re, in guerra contro i Turchi, fece un grossissimo mutuo), quella dei Peruzzi, nel corso della sua lunga vita dalla fine del '200 al quarto decennio del '300, raggiunse il massimo di fior. 112.758 d'oro alla costituzione del 1° novembre 1310. Ma quella pur potente degli Alberti Del Giudice, i cui bilanci forniscono elementi completi fra il 1302 ed il 1329, non superò la cifra di fior. 17.291.

Concludendo l'A. ha dimostrato che la compagnia commerciale non solo si distingue nettamente dalla colleganza con la quale talvolta è stata confusa, ma assunse nel secolo XII una posizione autonoma, e fu strumento di vero rilievo per il commercio marittimo e in più largo senso internazionale, nonchè, occasionalmente, per grandi affari di credito.

E un'altra cosa si può aggiungere una volta entrati nella via dei raffronti: mentre a Venezia si ebbe fin dal secolo XII l'istituto « compagnia », ancorché non identica a quella toscana ma soltanto con alcuni suoi caratteri e quindi essa pure in qualche modo premessa della società in nome collettivo, in Toscana un istituto simile alla « colleganza », che preludesse alla società in accomandita, non si ebbe che molto più tardi. È vero che l'Arcangeli dice che la « commenda » fu auspicata a Siena alla fine del Duecento in occasione del dissesto, poi fallimento, della « Magna Tavola » dei Bonsignori; ed è vero che il Senigallia la riconosce addirittura nella « accomandigia » di quella stessa città. Ma io stesso, riprendendo in mano i documenti su cui i due studiosi avevano basato le loro affermazioni, queste affermazioni ho trovato erronee. Resta invece che la legislazione fiorentina accolse l'accomandita nel testo del 1408: ciò che non esclude, però, che la pratica avesse, come sempre avviene, anticipato di un po', ma di un poco soltanto, la sistemazione giuridica dell'istituto. Ed è d'altronde sintomatico fermare l'attenzione sulla data, sapendo che Firenze, la quale aveva tanto lottato fino ad esaurirsi per conquistare uno sbocco al mare, nel 1356 aveva comperato il porto di Talamone, poi dal 1362 al 1364 aveva mosso guerra a Pisa, e nel 1406 aveva finalmente coronato i suoi sforzi e realizzato, troppo tardi, il suo sogno con l'acquisto della contesa città.

Ma se l'importanza della compagnia si afferma con gli albori del Trecento e poi si accentua sempre più decisamente, quella della colleganza è fondamentale nei secoli precedenti. Come al solito, il Luzzatto la studia nella sua struttura e nella sua funzione di raccolta di capitali. Quanto alla struttura, non crede alla distinzione fra colleganza bilaterale ed unilaterale: l'una che sarebbe configurata nei casi in cui il socio capitalista, *socius stans*, conferiva i 2/3 del capitale e il *procertans*, che si metteva in viaggio, 1/3, e poi gli utili erano ripartiti in parti uguali; l'altra configurata nei casi in cui l'intero capitale era apportato dallo *stans* che riceveva 3/4 dei profitti. L'A. ritiene che tutte le commende siano unilaterali, atteso che il *negotiator* al suo ritorno non doveva rendere conto degli affari sociali, ma soltanto del risultato degli investimenti che aveva potuto fare con i beni affidatigli dallo *stans*. E pertanto da un lato spiega quella che egli dice « finzione » della bilateralità con il desiderio di togliere al contratto il carattere di mutuo; dall'altro, e più ancora, pensa che la ragione principale sia stata quella di regolare la ripartizione delle eventuali perdite, da avvenire in rapporto al capitale il cui conferimento si supponeva fosse stato fatto dai due contraenti.

Scendendo poi più a fondo, presenta molti contratti *sui generis* che si distaccano dal tipo, diciamo così, puro della colleganza. In alcuni, per esempio, — con cui Tizio riceveva da Caio una somma alle condizioni della colleganza (compresa la clausola che ove si verificasse la perdita totale « a mare vel a gente » nessuna delle due parti avrebbe potuto richiedere alcunchè, e se si fosse salvata qualche cosa « sic dedimus ita participamus ») — si ha l'aggiunta che in caso di inadempienza Tizio pagherà « in duplum de terris et casis suis et de omnibus que habere visus fuerit in hoc saeculo, et inde in antea ipsum caput et duplum prode laborent de quinque sex per annum ». In altri Tizio aveva da Caio un *tot* che avrebbe trattenuto per un anno « ad negotiandum per mare et per terram in omnibus partibus ubi sibi videbitur », dopodichè avrebbe soddisfatto Caio « de capite et de prode » (col termine *negotiare* non si intende soltanto, come nelle vere colleganze, la partecipazione agli scambi internazionali, ma, in senso più largo, l'esercizio di qualunque forma di commercio e di industria locali). Ed anche la misura degli utili era diversa: talora si diceva « secundum quod proiecerint stationes meae » (di Tizio); tal'altra « cum tale parte prodis qualem reddent tabulae cambi ser... camporis in Rivoalto, vel alterius camporis ad vestram electionem » (sempre di Tizio); tal'altra si stabiliva un

limite massimo da non superare, limite tutt'altro che costante, anche in uno spazio di tempo brevissimo se nel 1368 si trova il 15%, nel 1369 e nel 1371 il 24%, nel 1372 il 10%. L'Arcangeli parla di « colleganze locali ». Il Luzzatto sostiene che, in realtà, si copriva col *nomen juris* di colleganza un contratto di mutuo o di deposito irregolarissimo per il quale il pro' variava a secondo degli utili realizzati nell'impresa da chi riceveva il danaro, o a seconda delle condizioni del mercato della moneta. Ed ha la conferma di tale affermazione dai libri contabili, nei quali la sostanza del negozio risulta più chiara.

Tornando al principio del paragrafo, come si è pervenuti al prevalere della « compagnia » sulla « colleganza »? Senza dubbio la colleganza continuava a presentare i vantaggi di un comodo e facile investimento dei capitali che, liquidata la singola impresa, potevano in breve tempo essere smobilitati e investiti in altre imprese. Ma, via via che il commercio mediterraneo si estese, e si consolidò un forte ceto commerciale, si presero ad avvertire anche il danno dell'isolamento delle singole imprese e la necessità di assicurare ad esse una maggiore continuità. E, più ancora, la liquidazione di quei negozi presentava incognite talvolta gravi per il finanziatore, in quanto il commendatario poteva dichiarare che non gli era possibile dare alcun pro' « quia non potuit facere meliorem rationem », e il commendante doveva accettare la sua parola non avendo la possibilità di sottoporre i conti ad un controllo efficace. Ecco come si fece strada, e finì per prevalere, la forma meno aleatoria della associazione di capitali, la compagnia.

Apro infine una parentesi sulla locuzione « socius stans ». Da questo termine il Luzzatto ha preso occasione per porre un'altra pietra alla base del monumento che innalza al patrizio-mercante, esaltandolo come innamorato fino all'ultimo del mare, e non già allontanatosi, come altri hanno preteso, gradatamente, dai disagi e dai pericoli dei flutti via via più infidi per le insidie dei turchi. Non è vero, egli dice, che il fornitore di danari o di merci rimanesse sempre a Venezia. Intanto la partecipazione, viva ed attuale, di questi « capitalisti » alle attività marinara e commerciale risulta dal fatto che nel momento in cui stipulavano come *stantes* un contratto di colleganza, pure avendo il domicilio e la famiglia a Venezia si trovano fuori, per esempio a Costantinopoli o a Corinto o a Tebe o a Tiro, ad Aciri, ad Alessandria; oppure, anche se facevano il con-

tratto a Venezia, ponevano la condizione che la liquidazione avvenisse altrove, a Antiochia o a Gerusalemme, se all'arrivo della nave da Otranto si trovassero in una di quelle città. Inoltre, da alcuni documenti risulta che in vari casi la stessa persona faceva nello stesso tempo la parte di *procertans* per una impresa commerciale, e di finanziatore per qualche altra.

e) A proposito della assicurazione marittima, strumento della organizzazione del commercio internazionale, sorprende la constatazione che essa entrò nella pratica veneziana soltanto verso la fine del Trecento, e assai dopo nella legislazione, con molto ritardo su Genova e su Firenze. Il primo contratto trovato sin qui è datato infatti 1393, e si può soltanto risalire di poco addietro se in quell'anno si conoscono tre cause dinnanzi alla « Curia di Petizion », nelle quali per altro tutti gli assicuratori dei due armatori veneziani che mossero il piato erano fiorentini. Col Quattrocento le testimonianze si fanno più numerose, accresciute oggi al séguito della stampa del libro contabile di Giacomo Badoer in Costantinopoli, 1437-1439, dalle cui registrazioni si conoscono i pagamenti effettuati da quel mercante in proprio o per conto di terzi per somme varianti da 20 a 200 ducati d'oro, nonchè le misure dei premi pagati agli assicuratori, che variano dal 3 al 10% e in un caso toccano il 19%, non tanto in rapporto alla lunghezza del viaggio, quanto per altre cause, come il timore del riaccendersi di ostilità, la notizia di un successo di pirati e così via. La spiegazione dell'accennato ritardo di Venezia sulle Repubbliche della costa del Tirreno, che si è cercato di trovare nell'uso delle « mude » le quali rendevano i percorsi relativamente sicuri, va scartata senz'altro in quanto, come si è visto, il sistema del convoglio valeva soltanto per la navigazione di linea, mentre ne era del tutto esclusa quella libera senza confronto più numerosa e più frequente. Il Luzzatto pone il problema, ma non ne prospetta una propria soluzione: si limita a riferire sulla situazione di fatto, ricordando che la marina veneziana era esposta agli stessi e forse maggiori rischi di quelle di Genova e di Pisa, e di quella di Firenze, per di più appena nata con l'acquisto di Pisa nel 1406; ed osservando che in generale le consuetudini del diritto marittimo hanno necessariamente un carattere internazionale. Del resto, Venezia, pur non inferiore per rigoglio economico e per forza politica, fu preceduta anche in altri campi: in quello monetario (come ho già detto addietro), per la creazione del fiorino e del genovino conati

trentadue anni prima del ducato; in quello tributario, aggiungo, per il passaggio dall'estimo al catasto che là si effettuò nel 1463 mentre Firenze aveva provveduto alla sostituzione nel 1427; in quello bancario, nel quale (e questo l'ho già detto) non fece uso dello chèque almeno per tutto il Quattrocento, laddove a Firenze se ne trovano tracce dalla fine del secolo XIV. C'è forse da pensare alla forza, in lei, della conservazione espressa nella stessa struttura costituzionale? La questione è aperta.

f) Un ultimo problema in tema di commercio marittimo è la discussa opportunità o meno della politica seguita da Venezia dopo il viaggio di Vasco de Gama, di cui a San Marco si ebbero notizie precise soltanto nel 1501 e nel 1502 da Domenico Pisani e da Pietro Pasqualigo che riferirono sulle merci sbarcate a Lisbona. Che Venezia abbia, come taluni pretendono, nascosta la testa nella sabbia per non vedere, non si può certo affermare. Basterebbero a smentirlo le tante relazioni dei suoi ambasciatori e i molti diari, preziosi per i governanti del tempo quanto poi per gli storici; e basterebbe ricordare la istituzione della magistratura dei « Cinque Savi alla Mercanzia », destinata a seguire le vicende del commercio estero, soprattutto col Levante, e di suggerire provvedimenti adatti a sostenerlo. Allora: fece un uso errato di quelle informazioni, rifiutando la proposta di re Emanuele di divenire cliente del mercato del suo regno, con il che si sarebbe preclusa la via di una possibile salvazione come pure altri storici hanno scritto? Il Luzzatto sostiene che, proprio per aver studiato attentamente i rapporti ricevuti, i reggitori veneziani compresero che a Lisbona i mercanti della laguna non avrebbero mai potuto avere la posizione di quasi monopolio di cui godevano ad Alessandria; che il porto di Lisbona era più facilmente accessibile dai porti dell'Atlantico, della Manica, dei Mari del Nord che da quelli dell'Adriatico; che la posizione offerta a Lisbona era già indebolita dalla partecipazione diretta nelle imprese marittime e commerciali dei portoghesi ottenuta fin dal 1503 da alcuni grossi uomini d'affari, mercanti e banchieri tedeschi, genovesi e fiorentini; che la creazione della fattoria reale ad Anversa faceva perdere le ultime speranze di attirare a Venezia i beni importati dalle Indie per la via di Lisbona.

D'altronde Venezia aveva ancora, ragionevolmente, qualche corda al suo arco. Nonostante, infatti, che sete, cotone, spezie e soprattutto il pepe fossero fino dai primi anni più cari là che in Portogallo, tutta l'antica clientela avrebbe disertato il mercato veneziano, o, a calcoli

fatti, avrebbe avuto convenienza a rimanervi fedele? Gli operatori economici, per esempio, della Germania, clienti dal tempo della creazione del « Fondaco dei tedeschi », non avrebbero dovuto tener conto delle spese di trasporto delle merci da Lisbona ad Anversa, il nuovo eventuale centro di approvvigionamento, e comunque porre sul piatto della bilancia, nel decidersi a una scelta, il fatto che a Venezia essi portavano molti prodotti delle loro miniere e delle loro manifatture di panni? In realtà, il duecentesco « Fondaco », distrutto da un incendio nel 1503 e ricostruito subito con larghezza maggiore di camere e di magazzini, era insufficiente a soddisfare le richieste crescenti, tanto che per tutto il secolo e per i primi decenni del Seicento molti mercanti dovettero attendere anni prima di essere accolti negli alloggi, e buona parte delle mercanzie dovettero essere accatastate nei loggiati. E intanto i più forti banchieri del tempo, i Fugger, nonostante avessero stretti legami con la casa di Asburgo, mantennero a Venezia una delle loro più importanti fattorie che sviluppò un volume di affari notevolissimo: collocava là, o da là riesportava, grosse partite di metalli, in prevalenza di rame richiesto sempre più per ragioni militari, nonchè di manufatti delle città della Svezia e della Baviera e del bacino danubiano; mentre in quel centro bancario e di cambi i direttori di quella compagnia trovavano la possibilità di fare riscossioni e pagamenti in ogni piazza d'Italia e del Mediterraneo. E intanto continuavano ad essere acquirenti delle spezie, il pepe compreso, che vi affluivano ancorchè in modo non costante ed in misura ridotta. Ripeto: si sarebbe potuto fare di più piegandosi a divenire clienti della corona portoghese? E va aggiunto, del resto, che nella seconda metà del secolo XVI si ebbe anche una ripresa dell'afflusso dei prodotti del Levante, attesa una particolare e favorevole congiuntura, non prevista, s'intende, ma pur verificatasi: la guerra marittima, disastrosa per i portoghesi, contro l'Inghilterra e l'Olanda al séguito della unione personale fra Portogallo e Spagna.

4. - *Le arti e l'industria.* - a) In primo luogo occorre precisare la posizione, e quindi la funzione, delle arti in Venezia (molte delle quali esercitavano appunto attività industriale): posizione e funzioni differenti da quelle delle associazioni corporative di altri Comuni italiani del tempo, e per ciò che attiene alla importanza politica, e per ciò che riguarda l'importanza economica.

Sotto il profilo politico giova pensare alla sistemazione, presso a poco su un medesimo piano, delle arti veneziane, e alla distribuzione sui gradini di una scala laddove si ebbero le arti maggiori, le medie, le minori. Dal che un interrogativo. Se a Firenze, per dirne una, dove il telaio era il propulsore della fortuna della città, i maestri delle arti tessili — Calimala, Lana, Por S. Maria — dettero vita a potenti società come quelle dei Bardi, dei Peruzzi, e degli Acciaiuoli, perchè a Venezia, dove la nave aveva una funzione analoga al telaio, i maestri delle arti della sua costruzione — carpentieri e calafati — rimasero modesti artigiani, addirittura operai qualificati nell'arsenale di Stato e negli « squeri » privati? La risposta si è trovata nella diversa costituzione politica delle due repubbliche. A Firenze, aperta al ricambio delle classi sociali al potere, la corporazione autonoma fu strumento per l'ascesa alla direzione della cosa pubblica, raggiunta appunto con la istituzione del « Priorato delle arti », composto dapprima con i membri delle maggiori fra cui Calimala e Lana, poi anche delle medie, e infine, sia pur e per breve tempo, col tumulto dei Ciompi, anche di quelle del popolo minuto. A Venezia, invece, nettamente aristocratica nonostante una qualche tarda infiltrazione nel patriziato dei più grossi esponenti della borghesia capitalista, i patrizi non solo non ebbero bisogno di associarsi corporativamente per salire al governo; ma, coalizzatisi come classe, impedirono che altri elementi sociali dessero la scalata alla direzione della cosa pubblica. Fu così che, dopo una relativa autonomia lasciata agli inizi alle Arti, provvidero a una serrata di freni al séguito delle congiure Tiepolo-Querini e di Marin Faliero — alle quali alcune arti avevano partecipato appunto nel tentativo di allargare il proprio respiro — riducendo le corporazioni a veri e propri organi dello Stato disciplinate da una magistratura, la « Giustizia Vecchia », che redigeva gli stessi statuti.

Questo imbrigliamento voluto per impedire eventuali velleità politiche non poteva non avere ripercussioni anche sul piano economico, al quale proposito si possono considerare due aspetti che alla fine confluiscono insieme. Uno: la possibilità o meno del lavoro in città da parte di lavoratori forestieri. Un altro: la difficoltà, addirittura la impossibilità, dei « maestri » di perseguire un indirizzo economico rispondente, nel quadro delle associazioni, ai loro interessi se lo Stato li ritenesse in contrasto con l'interesse generale. Il quale comune interesse, invece, i grandi operatori economici, agenti individualmente ma anche sedenti sugli scanni della Signoria, facevano

coincidere quanto più potevano con il proprio, pur dovendosi riconoscere la sostanziale bontà del loro governo al fine della grandezza di Venezia (2).

Il primo aspetto sarà meglio illuminato con un parallelo con Firenze, dove delle tendenze monopolistiche proprie dell'istituto « Arte » si hanno due serie di testimonianze: le lagnanze perchè taluna invadeva il campo dell'altra, nel qual caso la colpita denunciava la concorrenza sleale; e l'opposizione di tutte alla concorrenza non solo di stranieri ma anche di elementi cittadini non iscritti nella matricola. (Da osservare, ad ogni modo, che si hanno non poche testimonianze del mestiere esercitato da non immatricolati, fiorentini però e non forestieri, i quali dovevano comunque pagare la tassa all'arte, ed osservare i regolamenti dettati per la manifattura, per il commercio, o per il servizio, e soltanto non potevano avere cariche sociali ed erano esclusi dal partecipare alle assemblee). A Venezia, invece, mentre si hanno esempi numerosi di querele del primo tipo, non risultano proteste contro non veneziani, anche stranieri d'oltralpe, ammessi nelle corporazioni cittadine.

Secondo aspetto: la mancata influenza delle arti sulle strutture economiche avremo modo di provarla passando a parlare delle vicende di alcune di esse di maggior rilievo, al che si premette come considerazione generale: siccome la politica economica veneziana fece, come si è visto, leva almeno per secoli quasi esclusivamente sul commercio internazionale, l'industria passò, per secoli, in secondo piano, e i suoi interessi furono, addirittura volutamente, sacrificati.

(2) Nel corso dei miei studi dal Duecento al Cinquecento ho avuto più volte occasione di mostrare quanto sia fallace assumere gli « statuti » a specchio dei fenomeni della vita economica del tempo, e come sia necessario integrare quelle fonti con l'esame di altre più vicine alla vita reale, atti notarili e giudiziari, libri di commercio e lettere mercantili, ricordanze personali: perchè era facile — e lo è d'altronde anche oggi — eludere le disposizioni della legge; e tanto più da parte di coloro che, avendole formulate, conoscevano i modi dell'inganno e non se ne facevano scrupolo. La situazione di Firenze e di Venezia, insisto, era diversa. Tuttavia il Luzzatto dà una conferma per la sua città, distinguendo egli pure, però, fra il piccolo mestiere ristretto alla città se non addirittura al rione cittadino, e quello di più largo orizzonte aperto fino al traffico internazionale. Fossoro, egli dice, i mercanti-banchieri delle grandi compagnie astigiane, senesi, fiorentine, lucchesi che avevano succursali in tutto il mondo conosciuto, o i capitalisti veneziani che le coste di tutto il mondo raggiungevano con le loro navi arrischiando gli uni e gli altri somme ingenti di fiorini d'oro e di ducati d'oro, proprio per il carattere stesso della loro attività non potevano essere inquadrati negli aridi schemi e nella voluta mediocrità dell'ordinamento corporativo; ma dovevano agire in forma del tutto indipendente dalle sue restrizioni. Naturalmente, egli comincia col volgere l'attenzione sul settore del commercio internazionale; ma poi la porta anche sulle più importanti imprese industriali, e trae spunto per ribadire ed estendere riflessioni sulla politica economica del governo.

In sintesi essa prese ad avanzare dalla fine del Trecento, crebbe un po' nel corso del Quattrocento, si affermò soltanto nel Cinquecento, possiamo dire a compenso della via via diminuita importanza dei traffici per mare.

b) Nel riferire della vita delle arti cominciando da quella della lana, se si ricorda che a saldare al massimo limite le importazioni dal Levante si provvedeva con le esportazioni dei panni raccolti nei mercati dell'Occidente, non c'è nemmeno da pensare, fino a che a quelle fonti occidentali si potesse attingere adeguatamente, a un protezionismo della manifattura locale: la quale, per la ubicazione della città e per l'impiego pressochè totale dei capitali nel commercio marittimo, non avrebbe potuto raggiungere nè le dimensioni nè il grado di perfezione dei prodotti forestieri, sia d'oltremare, sia di alcune città italiane con in testa Firenze. Si assiste così al disinteresse per le sue sorti, e più ancora si trovano disposizioni che miravano addirittura a defatigare le già scarse iniziative fino a far divieto di ogni lavorazione: « non potest fieri laborerium lanae in Venetiis ». Senonchè, a mano a mano che avanzando verso il Quattrocento gli approvvigionamenti da fuori andarono assottigliandosi per ragioni politiche e per fatti bellici, fu giocoforza rivedere l'indirizzo seguito in precedenza. E, constatato (1383) « quod ars ad praesens est in debilissima conditione », si prese a sollecitare la venuta di maestranze di fuori. Poi nel 1423 e nel 1436 si fece divieto ai cittadini di vestire con stoffe comperate a Ferrara, a Padova, a Treviso e in altre città del retroterra veneziano (non però con quelle arrivate con la muda di Fiandra), e nel 1437 si posero freni alla abitudine di mandare a filare la lana « per villas circumstantes » (protezione dell'arte cittadina, ormai in qualche modo affermatasi, dalla concorrenza dei bassi prezzi della mano d'opera del contado). Comunque lo sviluppo fu lento, e la piena fioritura si sarebbe avuta soltanto nel secolo XVI. Nel 1375 si sa di 82 panni con la « cimosa alla fiorentina »; nel 1421 il doge Mocenigo parla di circa 3.000 pezze prodotte sul posto, di fronte a 48.000 importate e per la maggior parte riesportate; nel 1530 una statistica ufficiale reca la cifra di 6.065; nel 1569 si sale a 26.541, con il che, almeno per la quantità, Venezia si pose in prima linea fra le città italiane produttrici di tessuti. Intanto a Firenze, invece, si verificava il fenomeno opposto: 80.000 pezze nella prima metà del Trecento; meno di 24.000 nel 1378; 19.000 nel 1527; 13-14.000 alla fine del secolo; non più di 5.000 nei primi anni del Seicento.

Ho detto di supremazia per quantità, e non già per qualità sebbene essa pure a Venezia fosse migliorata di continuo, laddove invece Firenze non tornò, almeno di molto, addietro dalla posizione conquistata in appena settanta anni dalla metà del Duecento. Mentre, infatti, dalla tariffa daziaria veneziana del 1265 risulta che i prodotti fiamminghi pagavano ciascuno 50 soldi di dazio, e quelli fiorentini soltanto 5, nel 1325 le somme si uguagliavano ed erano forse più alte per le manifatture di Firenze.

L'arte della seta crebbe anche più rapidamente, favorita da un protezionismo più deciso: nel 1421 si era proibita la importazione a Venezia di qualsiasi stoffa serica, nonché la esportazione, da là, di drappi che non fossero lavorati in loco; ai primi del Cinquecento si contavano in città 2.000 telai alimentati, oltrechè dall'afflusso continuato di grezzo dalla Siria, dall'allevamento dei bozzoli e dalla coltura del gelso sollecitati dalle autorità governative; nel 1617 due galee, catturate da navi spagnole e fiorentine, trasportavano 2.700 balle tra scarlatti (lane) e drappi di seta, i famosi broccati nella cui trama erano intessuti argento e oro filato. Siamo nel periodo dello sfarzo della Serenissima, e i prodotti di lusso delle manifatture locali, che attiravano i capitali accumulati in passato e via via distratti per il reimpiego dagli antichi investimenti, contribuivano all'incremento dell'economia veneziana.

c) Anche l'industria delle costruzioni navali si presta a qualche riflessione, e di rilievo, a cui non dà luogo, per altro, l'incremento naturalmente continuo dell'Arsenale di Stato e degli « squeri » privati, perchè in parallelo con l'allargamento dell'impero marittimo di Venezia. L'Arsenale, già impostato prima del secolo XIII, fu ampliato nel 1324 come risulta da espropri di case e scavi di nuovi bacini decretati in quell'anno, e fu ricostruito quasi *ex novo* nel 1472 per farlo capace di contenere 150 galee. Gli « squeri » si moltiplicavano intanto ai margini della città e lungo le isole e gli isolotti della laguna. Va detto, piuttosto, dei rapporti fra quell'industria e la sua clientela, alternandosi momenti nei quali lo Stato non solo concesse di costruire navi entro i confini del dogado su commissione di non veneziani, ma anche ne vendè e ne imprestò, comprese le galee, a varie città dell'alto Adriatico; ed altri momenti nei quali non praticò tale larghezza e addirittura soppresse ogni permesso. Disposizioni, queste, che parrebbero contraddittorie e che invece sono logiche se si consideri il mutare frequente delle circostanze politiche e militari. Così, per esempio, nel 1266 troviamo divieti a tutti gli

stranieri di costruire o far costruire imbarcazioni a Venezia senza il permesso del Doge, della « Quarantia », e del « Maggior Consiglio »; nel 1288 si constata la facoltà concessa a chicchessia senza sottoporsi ad alcun controllo; quattro anni dopo ecco di nuovo la proibizione, e questa volta assoluta, con minacce agli squeraroli e perfino ai maestri che contravvenissero all'ordine. Inoltre è interessante sapere che dagli ultimi trenta anni del Trecento furono attraversati anche periodi di crisi, provati dall'esodo dei calafati e dei carpentieri, dalle sanzioni stabilite per chi emigrasse, dai tentativi per richamarli, fra i quali non solamente l'attenuazione o l'abrogazione delle pene, ma anche il divieto di comprare o far costruire navigli negli altri porti dell'Adriatico, stabilendo dapprima una portata non superiore a 100 botti e poi senza limitazioni di capacità.

Senonchè, per renderci conto di tutto questo, bisogna considerare anche la volontà di difendere i salari dei lavoratori interni dalla concorrenza di quelli di fuori, della quale alla loro volta si avvalevano gli armatori per tener basse le remunerazioni salariali. In una supplica avanzata nel 1460 alla « Giustizia Vecchia » dall'arte dei Calafati, ed accolta con la fissazione di un minimo di retribuzione giornaliera, si legge infatti che « quando i paron de nave à bisogno di fati sui, i se aduna insieme diese e dodese, prometendosi a la fede di non spender l'uno più de l'altro e meter sto povero mestier a sì basso pretio ch'a pena si possono sostenere »: contro di che la mano d'opera non ha difesa in quanto « c'è un ordine e parte presa dal Gran Consiglio che se alcun Calafado se partirà de Venezia per andar a lavorar fuori di confini di questa tera debba star anni sie in una de le preson di sotto e pagar libbre 200, e nonostante ve ne son di quelli che son partiti per non poter vivere qui ». Il Luzzatto così conclude: « la supplica e la determinazione del salario minimo legale sono un documento sicuro dello squilibrio fra domanda e offerta: se la domanda di navi da costruire in Venezia non fosse stata sensibilmente inferiore all'offerta di mano d'opera non sarebbero state possibili le intese fra gli armatori per tener bassi i salari. Alla sua volta la rarefazione della domanda non è di per se stessa indice di contrazione del movimento marittimo; ma, più probabilmente, una ripercussione della concorrenza che i cantieri sparsi lungo le coste del Mediterraneo facevano vittoriosamente ai costruttori veneziani in un tipo d'industria che per la sua natura è ribelle ad ogni forma efficace di protezionismo ».

5. - *La politica di Terraferma.* - Come mai Venezia, che sino alla fine del Trecento era stata una potenza unicamente marittima, col territorio metropolitano circondato per più di sei secoli dalle acque della laguna, dal 1404 si volse alla terraferma e in soli tre anni si formò un dominio terrestre con una superficie presso a poco uguale a quella dell'attuale Venezia Euganea, il che l'avrebbe portata a partecipare alle varie guerre fra gli Stati della penisola sottoponendola a spese ingenti che provocarono la ricordata trasformazione del suo sistema finanziario?

Il Luzzatto non accetta la risposta degli storici che attribuiscono il cambiamento di rotta alla necessità che avrebbe avuto di assicurarsi nelle proprie province del retroterra i rifornimenti delle derrate alimentari, soprattutto il grano, che, già attinti dalla Romania e da altre provenienze marittime, a mano a mano si facevano incerti per l'avanzata turca. Che alla politica di terraferma sia stata indotta da un pericolo è esatto; ma non tanto, egli dice, di natura economica quanto di natura politica, connessa col mutare della situazione, appunto politica, nella Valle Padana. Nei secoli precedenti, per vero, la penetrazione del commercio veneziano lungo il Po ed i suoi affluenti e lungo l'Adige e i corsi d'acqua del Veneto orientale non aveva incontrato che piccole resistenze da parte degli Stati cittadini, piccoli ciascuno e deboli, e per di più di sovente in lotta fra loro: resistenze che Venezia il più delle volte aveva superato pacificamente, a mezzo di trattati, e solo di rado col ricorrere ad atti di forza al séguito dei quali aveva stabilito posti di guardia alla foce dei fiumi o nei punti strategici che li dominavano. Ma da mezzo Trecento, e tanto più nei primi del Quattrocento, le grandi Signorie dell'alta Italia, i Carraresi, gli Scaligeri, i Visconti, assoldando milizie mercenarie avevano preso a tentare il dominio di tutta la regione, e ad estenderlo anche di fuori, come fece Gian Galeazzo che si impadronì di Genova, di parte della Toscana settentrionale, di alcuni castelli della Romagna e del Veneto. Si pensi alla minaccia paventata dalla stessa pur lontana Firenze la quale, appunto per pararla, partecipò ad alleanze e a conflitti i quali furono determinanti, anche per lei, per il dissesto sempre maggiore delle sue finanze. Se il pericolo era grave per Firenze, il nostro A. lo dice addirittura mortale per Venezia, e non tanto per i detti suoi approvvigionamenti quanto per la esportazione dei suoi prodotti, per esempio il sale, e le merci orientali caposaldo della sua politica commerciale.

Si può osservare che la situazione era alquanto diversa nell'altra zona, su cui pure si appuntarono le mire della Serenissima, la cosiddetta « Patria del Friuli » finita di sottomettere nel 1429 spingendosi fino alle Alpi Carniche e Giulie: atteso che là non si erano costituite forti ed ambiziose Signorie locali, nè si rivolgevano le mire espansionistiche di quelle or ora ricordate. C'era comunque da temere del Duca d'Austria. E c'è da tener presente che il fine ultimo di Venezia di garantire i suoi traffici verso i mercati dell'Occidente era lo stesso che l'aveva portata al Mincio ed al Lago di Garda, con una sola variante: che in questa direzione l'interesse del suo commercio non era tanto di tutelare la libertà dei percorsi fluviali quanto degli itinerari verso i valichi alpini fra cui il più importante e frequentato era quello per la cosiddetta « Via del ferro » che conduceva a Pontebba, a Tarvisio e Villach, e da là da un lato alla Pusteria e dall'altro alla Carinzia, alla Stiria, all'Austria superiore.

Altra corrente storiografica contrastata è quella che attribuisce la politica di Terraferma al disamore crescente dei patrizi-mercanti veneziani via via che il navigare presentava rischi maggiori e il traffico per mare dava minori guadagni. Per sostenere questa tesi, dice il Luzzatto, bisognerebbe provare due cose: che fino al Quattrocento il patrizio-mercante non aveva investito i capitali se non nel commercio marittimo, e che a partire dal secolo XV li trasferì nell'impiego più riposante della terra. Senonchè nè l'una cosa nè l'altra sono vere. Quanto al primo punto, la documentazione che fa prova del contrario risale addirittura agli albori dell'aggregato di casupole che poi sarebbe stato il Comune di Venezia. Nel momento dell'invasione dei Longobardi, infatti, i nobili trasferitisi nella laguna, già proprietari fondiari, conservarono — anche se mutilati — i loro possessi, e poi altri ne comperarono in séguito, tanto che abitazioni in città e fondi in campagna finirono di buon'ora per formare una parte cospicua dei più grossi patrimoni. Fonti dirette a sostegno di tale asserzione sono in primo luogo i testamenti e gli atti per la loro esecuzione: miniera appena messa in valore, da cui conosciamo (per stare agli anni più lontani e per limitarci nelle esemplificazioni), le proprietà del Doge Partecipazio nel Trevisano divise in quindici mansi con case da lavoratore e stalle per il bestiame, e i terreni seminativi nel basso Polesine e nel Padovano della casa Ziani, 1178. Poi si hanno gli « estimi », quello del 1367 per dirne uno, in cui una parte del totale del capitale denunziato, 2.800.808 ducati, era costituito, a prescindere dalle case in città, da poderi in varie zone della

terraferma. Parte da presumere rilevante anche per il fatto che ai primi del secolo XV fu deliberato che allorquando nei Consigli si trattasse di rapporti tra Venezia e Signorie e Comuni non fosse permesso di entrare nell'aula ai consiglieri che nei domini di quei Signori e di quei Comuni possedessero beni fondiari, per il timore che essi fossero indotti per interessi personali a sacrificare quelli della cosa pubblica. Ad ogni modo, nel rapporto tra ricchezza mobiliare e immobiliare il piatto della bilancia pendeva sicuramente dalla parte della prima. Se qualcosa si può dire, se mai, è che la formazione dell'impero terrestre offrì occasione ad equilibrare un po' quel rapporto, in quanto favorì l'aumento delle proprietà private con la vendita di molti beni incamerati per ragioni politiche, di cui approfittarono già nei primi tempi taluni cittadini veneziani e poi in prevalenza i nobili: i quali erano posti inoltre in una situazione di particolare favore per i loro affari in generale, in quanto appunto in ogni città della terraferma ricoprivano le più alte cariche di potestà e di capitano, e trovavano quasi sempre anche la sede vescovile occupata da membri della loro casta.

Però, ed ecco il secondo punto, sarebbe sbagliato pensare ad un cambiamento radicale e immediato. Come al solito, il Luzzatto fa capo a più fonti del tempo; e, dimostrato con il controllo di una con l'altra che si può prestar fede anche a quelle cronistiche, comincia col riportare l'arringa del Doge Mocenigo al Senato, a cui, come abbiamo visto, aveva già attinto alcuni dati sull'Arsenale e sul numero e sul tonnellaggio delle « navi in mare ». I brani, ora trascritti più ampiamente, consentono di avere dinnanzi agli occhi un quadro della situazione imperniata appunto sul commercio marittimo di largo respiro, che l'A. così commenta: « se si tien presente che queste parole erano pronunziate nel 1423, quando da diciotto anni era compiuta la conquista della Venezia Euganea, esse dimostrano che non solo non si era effettuata quella rivoluzione nella mentalità e nell'azione dei veneziani, la quale avrebbe dovuto condurre alla rapida decadenza della Dominante, ma che l'attività marittima e commerciale era in piena fioritura e interessava la grande maggioranza della popolazione ». Dopo di che, a conferma, attinge a documenti privati, segnatamente al copialettere di Guglielmo Querini scritto dal marzo 1428 al dicembre 1461, e al libro mastro di Giacomo Badoer tenuto a Costantinopoli dal settembre 1436 all'agosto 1439, i quali, testimoniando con la sicurezza della sorgente diretta, quantità e qualità di merci e loro valore, località di mercato e nominativi di

operatori economici in rapporto con quelle aziende, fanno prova, appunto, del volume e della estensione talmente grandi di traffici che non sfigurano di fronte a quelli del passato. Nella stessa Bisanzio, infatti, la colonia veneziana rimaneva la più numerosa e la più attiva fra quelle occidentali, e base di commerci con tutti i paesi della Penisola balcanica, della Russia meridionale e dell'Anatolia, con le Isole dell'Egèo, con Candia, la Siria, l'Egitto, la Tripolitania, la Tunisia, le Balçari, la Catalogna: località tutte dove se i veneziani non godevano più di una posizione di pieno monopolio conservavano un notevole vantaggio sui loro concorrenti, quali i genovesi e i catalani, e perfino sui turchi che dalla conquista militare e politica non sembrano aver ottenuto decisivi vantaggi commerciali, nonchè sugli stessi greci che accanto ai veneziani occupavano evidentemente il primo posto negli affari locali.

Vogliamo altre prove, dice infine il Luzzatto, che almeno nel Quattrocento non si verificò nulla della asserita rivoluzione? Ne saremmo persuasi dal silenzio quasi totale che i registri delle deliberazioni del Senato mantengono per tutto il secolo intorno ai problemi della proprietà fondiaria, delle classi sociali, della tecnica agricola; e dal fatto che, confrontando i vecchi statuti delle comunità conquistate e quelli riformati dopo la conquista dal Doge, non si incontrano differenze sostanziali per ciò che riguarda il trasferimento, appunto, della proprietà fondiaria, gli usi civici, il trattamento dei villani, le strade vicinali, il regime delle acque e via dicendo. Per converso, sarà soltanto nei secoli XVI e XVII — l'epoca a cui risalgono le ville famose che ancor oggi sono ornamento delle campagne del Veneto — che avremo le grandi opere di bonifica con le quali furono ridotte a coltura vaste zone di terreni vallivi tra il corso inferiore dell'Adige e la laguna. « Tutto concorda, adunque, così conclude, a legittimare l'ipotesi che le somme investite nel Quattrocento per migliorare la proprietà fondiaria siano state ancora piuttosto modeste, e non abbiano potuto esercitare un'azione decisiva sulla struttura economica veneziana ».

6. - *Il Cinquecento periodo di declino o di ripresa dell'economia mediterranea e in specie veneziana.* - a) Le ultime pagine del volume investono indirettamente, con riferimento ad una città, la questione se nel periodo cosiddetto « Rinascimento » si siano avuti un risveglio economico o una svolta verso la decadenza. Il prof. Fanfani, in una recensione nella rivista « Economia e Storia » (fasc. I, gennaio-marzo 1962) comincia col riportare queste parole finali del libro: « Così

Venezia usciva da un mezzo secolo di guerre disastrose, salvando, unico fra gli Stati italiani, la propria indipendenza, e dando prova di una vitalità che le permetterà ancora per quasi un secolo di approfittare di alcuni periodi di congiuntura favorevole e dare ripetutamente segni indiscutibili di una insperata ripresa economica». Dopo di che si domanda « se la tendenza divulgata dal Braudel di considerare il secolo XVI, per il Mediterraneo in genere e per Venezia in specie, un secolo per il quale non si giustificherebbe un giudizio di decadenza, ha conquistato anche lo spirito equilibrato e prudente del prof. Luzzatto ». E scrive inoltre: « preferiamo ricordare che l'illustre maestro già ci apprendeva in altro scritto (vedi G. LUZZATTO, *Studi di storia economica veneziana*, 1954, pag. 15-17) che la fioritura economica di Venezia nel Cinquecento era ' in gran parte una sopravvivenza del passato, continuamente minacciata dalla pressione turca... che toglie ad una ad una a Venezia le basi più preziose della sua attività marinara nel Mar di Levante e rende sempre più difficile la continuazione dei viaggi periodici '... ' Venezia vivrà ancora due secoli come Stato indipendente, essa attraverserà ancora brevi periodi di splendore, potrà, anche nel campo marinaro, insegnare qualche cosa al mondo con le mirabili opere di difesa della laguna contro l'azione del mare e dei fiumi, ma essa ha ormai perduto per sempre la sua posizione di intermediaria tra Oriente e Occidente ' ».

Saremmo in presenza, adunque, di un cambiamento di posizione per l'influsso di nuovi orientamenti altrui, cambiamento che, subito dopo, anche il prof. De Maddalena (« Giornale degli Economisti e Annali di Economia », fasc. sett.-ott. 1962) ha rilevato nella sostanza, pur adoperando espressioni molto più circospette: « Il Luzzatto conclude il suo studio formulando un giudizio sostanzialmente positivo sul Cinquecento economico veneziano, attenuando, ci sembra, il pessimismo manifestato in altri suoi saggi precedenti e dando l'impressione di accogliere, almeno parzialmente, l'opinione espressa da alcuni storici (il Braudel primo fra tutti), i quali negano il declino dell'economia veneziana e mediterranea in genere, durante il secolo XVI ».

Per la verità il Luzzatto non ha spostato il suo punto di vista, e piuttosto lo ha mantenuto, proprio con il suo equilibrio e con la sua prudenza. Accostiamo alla chiusa del volume attuale qualche altra frase dei suoi *Studi di storia economica veneziana*: « Nonostante... Venezia sembra attraversare per tutto il Cinquecento un periodo di grande splendore. Nonostante... era ancora una forza mirabilmente vitale. Nonostante... il Fondaco dei Tedeschi distrutto

nel 1503 da un incendio fu immediatamente ricostruito con uno splendore ed una grandiosità molto superiori al passato, chiamando a decorarlo i più grandi pittori del tempo. Nè si trattò di solo amore per il fasto e per il bello: il grande palazzo fu per molti decenni appena sufficiente ad accogliere i mercanti tedeschi che seguirono ad accorrere in folla nella città della laguna... L'ininterrotta affluenza, non solo di tedeschi ma di mercanti delle più varie nazionalità al mercato veneziano, è determinata, oltre che dalla tradizione e dall'attrazione che Venezia esercitava sugli stranieri, dalla ricchezza del mercato stesso... I grandi mercanti di Augusta, ad esempio, mantengono a Venezia una delle loro filiali più importanti... ecc. » (3).

In sostanza il Luzzatto ha inteso — e prima ed ora — di mettere l'accento *non* sulla vitalità *sviluppatasi* o *rafforzatasi* nel secolo XVI, *ma* sulla vitalità *conservata* nel Cinquecento in misura tale da tener testa a tante avversità, e addirittura da potere approfittare delle pur brevi soste per sprazzi di vera ripresa. Questo il suo pensiero costante, nell'atto di rilevare l'*innegabile realtà* dello splendore cinquecentesco.

b) Messi così a posto i termini della questione, si può discutere, poi, e accettare, il seguente avviso del Fanfani (rec. cit., pag. 59): « Vitalità in una certa epoca ci sembra esistere non quando si riscontrano larghi e generosi consumi, ma quando si accertano grande spirito di intrapresa, pionierismo accentuato, slancio negli investimenti e nei traffici, accurata impostazione di bilanci aziendali, familiari e sociali verso obiettivi di risparmio e quindi di nuovi investimenti. Se nella società presa in esame ci fosse un orientamento di idee, di progetti, di tecniche verso il consolidamento e l'espansione del proprio mercato contrapposto vigorosamente alla concorrenza forestiera, quella società dal punto di vista economico potrebbe considerarsi vitale e se ne potrebbe preannunciare la crescita. Ma se, nella società presa in esame, per ideali si inclinasse al godimento, e si evitassero progetti rischiosi ma produttivi, e non si ricercassero nuove tecniche, e non si tendesse al consolidamento e all'espansione del proprio mercato e si sfuggissero le contrapposizioni ai mercati forestieri nelle imprese più avanzate e più nuove, allora quella società dal punto di vista economico, ci sembra, che non potrebbe considerarsi a lungo andare vitale, nè se ne potrebbe prevedere la cre-

(3) Considerazioni riportate, con parole diverse ma di uguale contenuto, nel presente volume (e ricordate qui addietro a p. 318).

scita » (4). E continua: « Chi anteponesse ai ricordati elementi di giudizio, quelli degli investimenti in palazzi, opere pubbliche, opere d'arte, splendido vivere, iniziative private di mecenatismo e iniziative pubbliche di potenza, ci sembra che correrebbe il rischio di giudicare la società in esame non dal punto di vista dell'economia, ma dal punto di vista della cultura, dell'arte, della politica. E farebbe storia certamente; ma farebbe storia dell'arte, della cultura, della politica ».

Non sarò certo io a respingere il punto di vista del Fanfani. Il quale, del resto, mostra di essere allineato con uno mio (5), che ho formulato da dieci anni, e che continuo a sviluppare nel tentativo, più vasto, di rivedere il concetto e i limiti cronologici del « Rinasci-

(4) Con queste parole il Fanfani prospetta appunto due situazioni, quella da torno al secolo XII fino alla metà del XIV e quella del XVI, il cui divario, comunque, è ben conosciuto anche dal Luzzatto se il *leit motiv* del suo volume è appunto l'insistere sulla pienezza della vigoria veneziana a mezzo Trecento. Cito a caso: pag. 47, « La prima metà del Trecento si può ritenere il periodo della massima attività economica »; pag. 49 « [a metà del sec. XIV] nel periodo della sua massima espansione »; pag. 75 « La prosperità che si raggiunse nei primi cinquant'anni del secolo XIV »; pag. 111 « Venezia, che era arrivata nella prima metà del Trecento al grado *più alto* della sua potenza », pag. 139 « Si può ritenere che i primi quarant'anni circa compresi fra il primo e il quinto decennio del Trecento siano stati gli anni di massima attività e floridezza del commercio estero e di *tutta* l'economia veneziana ». (Da osservare la perfetta coincidenza da me rilevata, già trentacinque anni or sono, con il momento d'oro di Firenze, che si ebbe appunto alla vigilia dei fallimenti delle grandi compagnie mercantili, dopo il quale ebbe inizio il declino per cause diverse ma analoghe a quelle che influirono sull'economia veneziana: vedi A. SAVORI, *La crisi delle compagnie mercantili dei Bardi e dei Peruzzi, Firenze, 1926*; e v. *Studi di storia economica, secoli XIII, XIV, XV, vol. 2, Firenze, 1955*).

(5) Lo induco da questo: che il Fanfani (ancora rec., p. 59), pur senza citare direttamente da me, ma dal mio allievo Enrico Fiumi, scrive: « È da ritenere che a ciò pensasse anche il Fiumi (*Fioritura e decadenza dell'economia fiorentina*, in « Archivio storico italiano », anno CXVII, disp. IV, p. 502), quando scrisse che 'ad esempio il Rinascimento non fu l'aurora ma il fulgido tramonto di una delle più felici pagine della civiltà umana'. Giova riportare un poco più a lungo il Fiumi, perchè risulterà che non soltanto « è da ritenere che il Fiumi a ciò pensasse », ma che effettivamente a questo pensava, e compiutamente come conclusione di un lungo e meditato saggio di 200 pagine: « Una società che trascina per secoli, come classe dirigente, i *rentiers* di patrimoni accumulati dalla versatile operosità e intraprendenza di troppo lontani progenitori, non ha nè la forza nè lo slancio per reinserirsi autorevolmente nella lotta economica che si sviluppa nell'età moderna. E nemmeno traggano in inganno nè la fioritura culturale del rinascimento, nè le nobili eccezioni di alcuni uomini che furono degni dei loro avi. Rinascimento si chiama a torto un periodo che nel significato etimologico rinascimento non è, in quanto '400 e '500 rappresentano il fulgido tramonto, e non l'aurora di una delle più felici pagine della civiltà umana. Non è del resto un fatto nuovo nella storia, che periodi che racchiudono le più alte conquiste del pensiero umano, sempre generate dal grembo di una società borghese e mercantile, si concludano, meditando le passate esperienze, in perfezione ed armonia: come l'autunno conclude, con i frutti più dolci ed i colori più caldi, il ciclo della natura. Il rinascimento è, rispetto alla Firenze di Dante e di Giotto, quello che è l'ellenismo per la Grecia di Pericle e di Fidia ».

mento » quali furono stabiliti un secolo fa dal Michelet e dal Burckhardt: partendo proprio dalla concezione che si debba parlare di « rinascita » allorchè siamo in presenza di una vitalità *creatrice*, sorretta anche da alti valori morali, e non già di affermazioni spettacolari di grandezza, espressione piuttosto di vitalità *residua*, ancora e comunque sempre meno alimentata dalle precedenti e travolgenti forze dello spirito.

Ho detto, quello del Fanfani, punto di vista allineato con il mio. Preciso: allineato « parzialmente », in quanto io, non riuscendo a concepire la storia fatta di compartimenti-stagno (di cui uno appunto sarebbe la « storia economica »), ma considerandola sintesi globale della vita delle società, ho affrontato il problema del periodo storico nel suo insieme. Presi in esame ad uno ad uno gli aspetti della società dalla fine del mondo antico in avanti, e, secondo la più accreditata recente storiografia, considerandoli *tutti* fenomeni di *cultura* — insieme, adunque, con le lettere, le arti, le scienze, anche la politica, la religione, l'economia e via dicendo — ho cercato se e quando tutti quei fenomeni mostrano una simultanea ripresa di vitalità che solleciti lunghi ed ampi sviluppi; e quegli sviluppi li ho seguiti fino al punto in cui, raggiunta una vetta, ci si fermò e poi si iniziò la discesa. Che è precisamente la parabola della vita dell'uomo e degli uomini associati.

Al séguito di questa indagine analitica tentando la sintesi, pongo *l'incipit vita nova*, ossia la « rinascita », attorno al secolo XII e la concludo con la fine del XVI.

Dal risorgere delle città dai pochi avanzi del passato, o dal loro sorgere *ex novo*, ai fasti appunto cinquecenteschi. Dal Comune che ebbe per emblema, incoercibile forza spirituale, la libertà, e che dopo il feudalismo rivendicò gli attributi della piena sovranità del tempo greco e romano, alla Signoria, che attraverso all'abdicazione dei cittadini ai propri diritti preparò il terreno e alla fine spalancò le porte alle dominazioni straniere. Dalla critica per la prima volta esercitata drammaticamente dai goliardi sulla carne viva della società — critica che del passato minò le fondamenta e preparò l'avvenire — al blando tormento puramente intellettuale degli umanisti racchiusi nella torre eburnea del cenacolo circondata da un muro che precludeva il contatto con la società. Dalla prima Università sorta spontaneamente a carattere universale che ridette al mondo, con il ritrovato Aristotele, l'unità di pensiero già sostegno del mondo antico, e che affiancò la nuovamente raggiunta unità economica al séguito

della Crociata, alle tante università nazionali, regionali, cittadine via via dal respiro più corto: le quali, create da autorità ecclesiastiche o da autorità civili, finirono per invischiarsi sempre più nella bassa politica, abbandonando quella altissima della scuola, e si ridussero a corpi chiusi di privilegiati. Dal farsi avanti di uno spirito laico — prima nel senso di indipendenza dalla rigida osservanza delle norme dettate dalla Chiesa per la vita terrena, e poi di avvio a una separazione del temporale dallo spirituale — al ripiegare sul conformismo e sulla ipocrisia con la preoccupazione dominante di salvare le forme. Dalla « Summa » di S. Tommaso, la quale concepita in senso storico rinsaldò il vacillante accordo della società con la Chiesa, alla Controriforma, netto ritorno ad un lontano passato e rottura definitiva dell'unità già operante tra i popoli d'Europa. Dai « primitivi », che dopo il simbolismo amorfo del bizantino riportarono ingenuamente ma in modo sublime la figura dell'uomo nell'affresco e nel marmo, a Michelangelo, le cui tormentate composizioni aprono la via al barocco. Dalle rudimentali barchette di Pisa, di Genova e di Venezia (tra i fenomeni che indago pongo per ultimo l'economia non per stabilire gerarchie ma per non essere tacciato di parzialità per il « titolo » della mia cattedra) che dalla timida navigazione lungo le coste si spinsero fino al mare aperto, alle galee: le quali, già strumenti per la creazione di imperi politici ed economici, poi presero a gettare l'ancora nei porti nei quali erano state costruite, via via che le acque di cui erano state padrone si facevano infide. Dai primi mercanti che valicati gli appennini, le alpi e i mari si erano recati alle fiere di Champagne, si erano affermati in tutti i centri di affari del mondo conosciuto, si erano imposti presso tutti i sovrani di cui erano stati prestatori, organizzatori delle finanze, degli eserciti, delle flotte e rappresentanti diplomatici, agli ultimi che si chiusero nello studio a tirare le somme dalle lettere dei loro agenti; e, disinvestiti i capitali dai traffici, li applicarono alle rapide speculazioni finanziarie o nella terra tranquilla. E potrei continuare (6). Cambiamento radicale, comunque, chi lo guarda al principio e alla fine, del tenore di vita, e dello spirito che informa la vita. La parabola, lo dicevo or ora, dalla nascita alla maturità al principio della senilità.

(6) Al lettore, che eventualmente voglia sapere qualche cosa del mio tentativo di revisione del periodo storico « Rinascimento » segnalo la più recente mia pubblicazione sull'argomento, due lezioni tenute all'Accademia delle Scienze e all'Università di Belgrado (*La Renaissance: son esprit et ses limites chronologiques*, in « Recueil des travaux de la Faculté de Philosophie », t. VI, 1, Belgrad, 1962).

7. - *Le classi sociali: i « minori » e il « patrizio-mercante ».* -
 a) Parlare di questo problema mi dà occasione a soggiungere che per riconoscere il grado di vitalità di una società ritengo che si debba dirigere lo sguardo, oltre che a tutti i fenomeni di quella società, a tutte le classi sociali. Il Luzzatto, invece, nel ricostruire la vita economica di Venezia ha gettato soprattutto fasci di luce sul ceto patrizio mercantile, sicuramente protagonista della storia veneziana, della quale però furono fattori anche i piccoli borghesi (se così posso dire) e i lavoratori manuali: fattori con la loro opera oscura e con le loro sofferenze. Ma sarebbe ingiusto muovergli appunto di trascuratezza perchè le classi « minori » sono restate un po' in ombra, in quanto la documentazione non gli consentiva più, o molto di più, di quanto ha fatto. Si ricordi il regime politico veneziano, e ci renderemo conto che è già molto l'aver raccolto, come l'A. ha raccolto, notizie sui salari, sui gravami fiscali, sugli esodi di artigiani e operai per le difficoltà della vita, e così via. Forse qualche altro elemento si potrà ricavare da un esame — orientato in questo preciso senso — degli statuti di tutte le Arti. Qualche dato si potrà trarre da una valutazione critica di alcune notizie, superstiti, sulle mercedi; qualche illuminazione potrà venire dal riprendere in mano le testimonianze delle ricordate congiure Tiepolo-Querini e Marin Faliero. Ma anche con tutto questo sforzo si rimarrà lontani, per Venezia, dal punto a cui si potrà arrivare per altre città a reggimento chiamato impropriamente democratico ma comunque più elastico di quello della oligarchia veneziana, persistente classe di governo.

In questa situazione, per farsi una idea delle condizioni dei lavoratori, non c'è che da procedere in parallelo: ciò che il nostro A. non ha potuto, nè doveva, fare perchè il suo studio è limitato alla Serenissima. Per me, invece, in una recensione, le cose sono più facili, atteso che le mie indagini le ho rivolte soprattutto a Firenze dove il « popolo minuto » riusciva a far sentire, almeno a tratti, la propria voce nei Consigli cittadini, nei cui verbali si legge più volte la protesta per la svalutazione della moneta di « piccoli » con la quale si pagavano i salari e si acquistavano i beni di consumo più elementari, nonchè per la sperequazione tributaria: la denuncia del carico della imposta indiretta e la richiesta del censimento dei redditi per colpirli proporzionalmente. E a mezzo Trecento abbiamo l'episodio di Ciuto Brandini, che vorrei dire un sindacalista *ante litteram*, e pochi anni più tardi il tumulto dei Ciompi. Dopo di che le leggi del loro breve governo sono sufficienti a darci una idea della situa-

zione precedente, e delle aspirazioni lungamente e vanamente covate dal popolo minuto.

È chiaro che tutto questo non poteva avvenire, e quindi non può trovarsi a Venezia. Così, del resto, come non si sarebbe osato scrivere, nemmeno nella più squallida stanzetta del più buio calle della città di San Marco, questi versi con i quali Peter Suchenwirt, un austriaco o un tedesco dell'ultimo Trecento, esprime la esasperazione collettiva: « Il ricco ha i forzieri ricolmi, il povero ha vuoto stomaco e pancia / È troppo... / Il popolo afferra ogni sorta di armi, temerario / Ogni fila spinta innanzi dalla fila che dietro preme / Con furia assalgono le case dei ricchi / Vogliono mangiare con loro prima che / Muoiano di fame o muoiano sul ciglio di una strada / Viviamo con grandezza e poi moriremo anche noi » (7). Ma se tutto questo, ripeto, non si può avere dagli archivi di Venezia, ciò non toglie che anche là, come altrove, le condizioni dei meno abbienti, e addirittura dei non abbienti, possano essere state le stesse, e forse più dure. E chi legga, con cura, tutte le pagine del volume avrà modo di rendersi conto che lo stesso Luzzatto, pur non scendendo fino in fondo, non ha chiuso gli occhi di fronte a una penosa verità. Si veda, per esempio, alle pagg. 131-132: « Questa condizione di grave inferiorità in cui viveva la grande maggioranza della popolazione si rivela anche nella distribuzione delle abitazioni. Chi visita oggi Venezia in tutti i suoi rioni, e rimane sorpreso dal grande numero di palazzi allineati spesso senza alcuna interruzione, non solo lungo il Canal grande, ma su gran parte dei canali minori e attorno ai 'campi', si domanda dove e come potesse vivere non solo la povera gente, ma la grande massa della popolazione. Certamente la maggior parte di quei palazzi sono stati costruiti dopo il Quattrocento; ma alcuni risalgono ai due secoli precedenti, ed altri, più numerosi, vi esistevano già in forma diversa dall'attuale. Perciò la maggior parte della popolazione doveva vivere addensata negli ammezzati e nelle soffitte dei palazzi, oppure in minuscole e misere abitazioni di cui ancora si vedono gli avanzi in alcune contrade più povere della città e della Giudecca ». E si veda, a questo punto mi fermo con le citazioni, a p. 188. L'A., che attinge

(7) Cito da uno scritto di R. S. LOPEZ and E. M. MISKIM, *The Economic Depression of the Renaissance* (in the « Economic History Review », Second Series, vol. XIV, n. 3, 1962, p. 411), il cui titolo dice da solo il contenuto. Per chi voglia leggerlo, indico che è basato su dati statistici accuratamente raccolti in vari paesi d'Europa compresa l'Italia, ed elaborati in diagrammi e tabelle. Aggiungo che si hanno anche indicazioni sul « numero delle persone indigenti in crescita dal '400 ». Anche i due AA. ritengono che si debba guardare più a fondo che si può nelle classi sociali inferiori al fine di stabilire il grado di « vitalità » di una società.

con larghezza dai cronisti di parte aristocratica le notizie dell'Arse- nale sempre pieno di lavoratori uomini e donne e dei banchi del mercato alla mattina stracolmi di derrate alimentari e alla sera completamente vuoti, mette in guardia dal loro roseo ottimismo per le condizioni generali: « Le carestie e le pestilenze che si ripetono a intervalli assai brevi, anche di cinque o quattro anni e che determinano spesso una mortalità molto elevata, lo stato frequente di guerra per terra e per mare, le difficoltà finanziarie che richiedono gravissimi inasprimenti delle stesse imposte indirette, a cui si dà carattere di straordinarietà, ma che effettivamente diventano ordinarie, sono tutti fenomeni che sembrano in netta contraddizione con la situazione di grande benessere che il cronista, contemporaneo e ottimo conoscitore delle cose della sua città, magnifica in varie occasioni... ».

Comunque, dobbiamo essere grati al Luzzatto di avere forniti i dati che or ora ho ricordato a proposito dei ceti minori: dati di cui mi propongo di servirmi per un saggio a parte, giovandomi nel contempo di tutte le accennate notizie sulla legislazione monetaria e tributaria, e facendo quanti più accostamenti potrò con gli elementi di cui si dispone per altre repubbliche italiane del tempo. Prova ulteriore di quella che ho detto validità di questa *Storia economica di Venezia*, in quanto ricca di una problematica, talora decisamente impostata e tal'altra indirettamente suggerita.

b) Quanto alla classe del patriziato, l'A., acceso di ammirazione (che non possiamo non condividere) per le virtù dei pionieri dei primi secoli, quelle virtù le ha attribuite, a mio modo di vedere troppo largamente, anche agli epigoni, creando quasi una sola figura di « eroe del mare », tale in tutte le stagioni. Anche in questo caso è ben vero che, scrupoloso come è, avendo trovato qualche tarda deviazione di patrizi-mercanti sedentari e gretti, l'ha segnalata e l'ha anche commentata istituendo un confronto con i lontani progenitori. Ma si tratterebbe di eccezioni che confermano la regola. Bene: siccome ho detto in principio che la storia di ogni nostra città presenta, nella diversità, somiglianze sostanziali, mi sembra strano che al cambiamento di mentalità e di statura morale degli uomini di affari, che si verificò in larga misura ovunque col Quattrocento, si siano sottratti soltanto, e quasi totalmente, quelli di Venezia. In altre parole penso che se è lecito assumere a modello degli anni dal secolo XII al principio del XIV un veneziano Mairani, un genovese Zaccaria, un fiorentino Giotto di Arnoldo Peruzzi, così, dalla fine del Trecento si possa prendere come prototipo (s'intende

salvo eccezioni) un Francesco di Marco Datini, nel quale gli antichi valori erano venuti meno. Ridotto l'amore per l'avventura alla cupidigia per il guadagno; spento l'amore per la patria, che il pratese non servì astenendosi prudentemente dalla vita pubblica perchè capace di fargli nemici e danneggiare i suoi affari, ed alla quale non corrispose (non peritandosi a sottoscrivere con giuramento denunce false dei redditi) quanto avrebbe dovuto in rapporto con le sue ingenti sostanze, risultanti tali alla morte; ridotta la Fede alla ostentazione di atti esteriori, senza avere nel cuore l'entusiasmo e il dramma dei mercanti di un tempo.

D'altronde, però, mi rendo conto che il Luzzatto non può cambiare il suo atteggiamento, in quanto proprio della immutata mentalità del patrizio-mercante l'A. fa un cardine per sostenere il suo giudizio sulla vitalità della Serenissima nel Cinquecento: giudizio che gli ha valso la taccia, ripeto immeritata, di essere passato da un antico convincimento ad uno nuovo di altri studiosi. Proprio il non tener fede al caposaldo del patrizio-mercante quale lo descrive, e più ancora lo *sente*, giustificherebbe il parlare di quel « declino costante », che egli nega, dal secolo XV in poi. « In tal caso, così scrive, dovremmo dar ragione a quelli che fanno iniziare dal Quattrocento il periodo della decadenza, determinata non tanto dalle mutate condizioni esterne, dalle difficoltà ogni giorno più gravi contro cui urta, nel Levante come nel Ponente, il commercio veneziano, ma piuttosto dalla mutata mentalità dei patrizi-mercanti che han preso ormai il gusto della vita comoda, raffinata, di lusso, che alla produzione di nuove ricchezze a costo di rischi, di fatiche, di disagi, preferiscono il consumo delle ricchezze acquistate dagli avi ».

È evidente che la concezione che ho del periodo « Rinascimento » mi porta su una strada che diverge da quella del mio grande amico e maestro: alla quale però mi ricongiungo nel momento in cui, come ho già detto, mi spingo con la rinascita a tutto il Cinquecento. Nel cui splendore riconosco non l'esplosione di un nuovo incendio di energie, ma il falò finale di quanto era stato accumulato precedentemente: il grosso della catasta dagli inizi, mentre alcune fascine sono anche degli ultimi anni, e tagliate magari anche sul momento. E in questo è d'accordo, sostanzialmente, lo stesso Luzzatto, come ho cercato di spiegare allorchè ho detto che non intende, per il secolo XVI, di affermare una vitalità *prorompente*, ma una vitalità *superstite* alimentata dalla forza della tradizione. Del resto, la parola

« Rinascimento », nell'accezione comune a designare un periodo storico, non si trova neppure una volta in una sola pagina del suo libro. E questa è un'altra prova della sua conclamata saggezza.

IV - Conclusione.

Torno al principio. Il volume — in cui alla trama costituita dall'analisi minuta di una documentazione formidabile raccolta durante un'intera vita di ricerche, si intreccia l'ordito di un pensiero acuto continuamente controllato col più severo rigore scientifico (e la stoffa che ne risulta risplende dell'amore dell'A. per la sua Venezia) — è un'opera che supera la ricostruzione delle vicende più volte secolari di una grande città. È un modello per altri lavori analoghi, che stimola la riflessione su problemi comuni, simili e pur diversi, per arrivare ad una visione d'insieme di un affascinante periodo della civiltà.

Nel concludere queste pagine mi è caro di ripetere la mia ammirazione, la mia gratitudine, il mio affetto al Maestro, a cui le forze dello spirito, nel mantenergli una freschezza di pensiero invidiabile dai giovani, fanno prova che la passione disinteressata per la Scienza può essere — e così lo sia per molti ed anche per me — ragione di lunga vita. Lunga e feconda.

ARMANDO SAPORI