

potè dirsi signora del Tirreno e sostituirsi al commercio pisano in Levante; nel tempo stesso conchiudeva dei trattati commerciali con gli Acciajuoli, duchi d'Atene, e con i Tocco, principi di Cefalonia e despoti dell'Epiro, mirando alla conquista economica della Morea, cosa che le fu impedita dall'occupazione ottomana.

La potenza commerciale di Firenze non avrebbe, a dire il vero, alcun rapporto con la storia dell'Adriatico se non si ricordasse che i prodotti fiorentini giungevano in questo bacino e lo transitavano su navi italiane. Il capoluogo della Toscana era sommamente dedito alle industrie, le quali producevano assai oltre il consumo della città, e le richieste dell'Italia. Non fu mai, sebbene fornita di legni propri, una repubblica marinara; basti dire che, sulla fine del Medio Evo, finì col sopprimere il servizio di navigazione e col tornare a valersi delle navi delle città marittime. Essa seppe abilmente usufruire dei porti sull'Adriatico e dei navigli che lo tragittavano, per trasportare i prodotti oltre quel mare.

† Ancora sul cadere del sec. XIII era riuscita, accordandosi con Perugia, a procurarsi il libero passaggio fino alle Puglie. Ma queste erano troppo lontane; di qui la necessità di cercare altre vie ed i ripetuti tentativi di arrivare da un lato alle bocche del Po, dall'altro ad Ancona. E riuscì infatti fin dal principio del quattrocento a dirigere le sue carovane all'Adriatico per la via di Bologna,