

Circolazione e mercato:

- Il mercato è il luogo nel quale vengono scambiati i beni e allo scambio dei beni corrisponde la corresponsione di un corrispettivo rappresentato o da un somma di moneta o da un altro tipo di circolante (sale, conchiglie, ecc.)

Il termine circolazione è più ampio. E' un termine medico usato per indicare il movimento del sangue dal cuore all'agli organi in modo da assicurare il necessario apporto di ossigeno e alimenti.

Dall'800 comincia ad essere adoperato nella scienza economica per indicare lo spostamento da un luogo ad un persona a persona di un certo prodotto. Col tempo diviene sinonimo di mercato.

- Il concetto di *circolazione* è molto più ampio di quello del mercato perché comprende ogni movimento di beni e non richiede necessariamente lo scambio e l'uso della moneta

- Il concetto di *circolazione* include dunque anche quello di mercato

Quali sono le forme di circolazioni non di mercato?

- **Autoconsumo familiare:** il movimento di beni ha luogo all'interno della famiglia, tra gli individui che hanno partecipa alla produzione, molto diffuso nella epoca preindustriale nel settore agricolo
- **Redistribuzione:** I beni non circolano sulla base dei prezzi di mercato e mediante moneta, affluiscono come centro di potere (Stato, Tempio, Corte) e da esso poi ripartiti.
Esisteva nei regni di Hammurabi in Babilonia, nell'antico Egitto: la produzione del contadino o artigiano veniva dal produttore depositata nei magazzini e poi in seguito redistribuita nella parte non produttiva della città (uffici pubblici, sacerdoti ecc)
- **Reciprocità:** circolazione assoggettata ai regolamenti e agli usi sociali (dono, ospitalità, dote). Tipica delle società primitive, e ha come fine di istituire o rafforzare relazioni tra gruppi o famiglie.
- **Esempio:** il dono: è una forma di circolazione che implica un passaggio di beni da una persona all'altra.
la dote: collegato allo scambio matrimoniale trasferiva denaro e prodotti (soprattutto tessili) da una famiglia ad un'altra

Es tessuto: redistribuzione: quando i tessuti prodotti x autoconsumo vengono ripartiti tra i componenti della famiglia o passano in eredità
reciprocità: quando vengono donati o passano da famiglia a famiglia
corredo

La MONETA è assente

Ruolo dei mercati:

Le condizioni di mercato sono:

- **La proprietà privata**: diritto di disporre e di godere delle merci e dei fattori in modo pieno ed esclusivo
- **Libera iniziativa** dal lato della domanda e della offerta: significa che ogni produttore deve possedere e organizzarsi per ottenere i maggiori vantaggi economici dalla sua attività e che ogni consumatore deve essere libero di scegliere in base al proprio reddito.
- I prezzi nascono dall'incontro della domanda e dell'offerta.

• Dall'incontro della domanda e dell'offerta sul mercato si formano i prezzi, le cui variazioni hanno un particolare valore segnaletico sia per chi produce che per chi consuma

Lo scambio di mercato è un meccanismo che permette agli uomini di mettere in comunicazione i beni che realizzano con la produzione in modo da produrre ciò di cui si ha bisogno.

Scegliendo cosa acquistare si comunica ciò di cui abbiamo necessità.

Astenendosi dall'acquisto di altri beni si informa di ridurre l'attività in un settore e la produzione si rivolgerà verso quella quantità e della qualità richiesta dagli uomini.

Un effetto che sempre si verifica al progresso della circolazione è la **specializzazione** o **divisione del lavoro**.

Ogni attività tende a separarsi dalle altre e ogni regione a specializzarsi. La divisione del lavoro rende ogni produttore parziale, incapaci di far fronte a tutti i propri bisogni e bisogna ricorrere allo scambio.

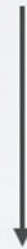
«LO SCAMBIO FAVORISCE LA DIVISIONE DEL LAVORO E QUESTA, A SUA VOLTA, FAVORISCE LO SCAMBIO» Smith

Scambio di mercato



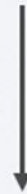
si influenzano positivamente
e in modo
reciproco

Specializzazione del lavoro



favorisce

Aumento della produttività



favorisce

Sviluppo economico

Il mercato appare come un tipo di relazione tra individui sempre presente nell'economia. Non esiste un'economia di mercato o senza mercato come due modelli contrapposti. Esistono solo sistemi economici diversi in cui il mercato opera di più o di meno

Nell'alto Medioevo: scambio in natura, redistribuzione, dono. Il mercato riguarda solo i prodotti di alto prezzo richiesti da una clientela limitata. Lo scambio monetario è poco presente nelle pieghe dell'economia.

Verso il x secolo il ruolo del mercato si espande, pur tra condizionamenti politici, religiosi, sociali

Basso Medioevo: la circolazione di mercato tende ad affermarsi **in estensione**: le regioni di scambio aumentano sia per mare che per terra e si ha un aumento di beni interessati dagli individui. Le innovazioni avvengono sotto forma di navi e strumenti di navigazioni

E **in intensità**: Crescita città e indebolimento regimi curtensi. Ognuno acquista di più tramite moneta.

EVOLUZIONE DEL MERCATO IN ETA' PRE-INDUSTRIALE

- Nell'alto Medioevo il commercio con moneta non è molto importante in un'economia basata soprattutto sulla sussistenza. I villaggi rurali sono realtà largamente autonome e prevalgono (l'autoconsumo) e sulle altre forme non mercantili di circolazione. Il mercato riguarda solo i prodotti di alto prezzo (ad esempio, stoffe di valore, spezie) richiesti da una clientela ricca limitata
- Con la ripresa della popolazione e dell'attività produttiva (fine alto Medioevo) il mercato si espande anche se lo è limitato dai regolamenti corporativi e dai sistemi doganali
- La circolazione di mercato tende ad affermarsi dal basso prima di tutto *in estensione* (grazie alle innovazioni nella nei trasporti di terra) e poi *in intensità* (grazie alla crescita all'indebolimento dell'organizzazione economica delle città)

Secondo Habakkuk la crescita economica europea è derivata dalla posizione favorevole come vicinanza al mare

LE VIE DEL COMMERCIO

- Nell'età pre-industriale le modalità di trasporto dei beni prodotti si riducono essenzialmente a tre:
 - via mare
 - via fiume
 - via terra (per mezzo delle strade)
- Quale tra queste modalità quella più prevalente e più importante nel periodo storico esaminato è quella via mare

Commerci di mare e terra

I MARI

Il mare è l'elemento fondamentale della storia europea, anzi di tutto l'occidente, questa è l'opinione di Carl Schmitt.

Differenza tra mare e terra

- per oriente si intende una compatta massa di terra: Russia, Cina, India (MONDO CONTINENTALE)
- per occidente si intende un'emisfero coperto da oceani, l'Atlantico e il Pacifico (MONDO MARITTIMO)

L'Europa occupa una posizione centrale penetrata da mari che interrompono le terre. La navigazione era ostacolata dal fatto di trovarsi confinata in 4 mari non comunicati: Oceano Indiano, Mar Caspio, Mar Nero e Mar mediterranea.
Nelle coste dell'Europa trasportano tessuti di seta, metallo, arance, noci, carta.

L'importanza dei mari è anche dovuta dal fatto che permettono contatti con aree con fattori di produzione diversi.

I mari del nord permettono comunicazione tra economie differenti come Fiandre e Olanda con Scandinavia, Polonia, Russia.

Anche per il Mediterraneo stessa cosa con la Spagna con le lane, Africa settentrionale con l'oro e il levante con i prodotti esotici.

La merce di alto valore preferiva viaggi via terra e molto brevi, invece quelli di normale/basso valore viaggi via mare come olio, pelli, pesce, sale, legno.

Mediterraneo:

Il mediterraneo ha sempre offerto numerosi vantaggi per la navigazione, venti moderati, tempeste poco frequenti e cieli chiari con le stelle di notte. Gli ostacoli non mancano, infatti il sistema dei venti e correnti consiglia di adattarsi alle stagioni, infatti tardo medioevo i navigatori si avventuravano tra novembre e marzo.

La prima divisione che s'impone è quella in due mari separati dallo stretto tra Tunisia e Sicilia: il mare d'Oriente e il mare d'Occidente. In questi mari si possono distinguere **due tipi diversi di navigazione**, non sempre separabili con facilità:

- **la navigazione locale:** la meno conosciuta, avviene intorno alle coste e con imbarcazioni modeste che non si allontanano molto, trasportavano maggiormente prodotti alimentari
- **la circolazione ad ampio raggio:** fa uso di navi di dimensioni e portata maggiori, dai porti si raggiungevano approdi lontani in mesi.

Nel mediterraneo nel tardo medioevo e nell'età moderna si trasportano prodotti pesanti, le stive delle navi erano piene di grano, pesce, sale, legname.

Nel IX secolo il mare mediterraneo era dominato dalle *navi arabe*. I due tipi di traffico, di prodotti di massa e prodotti preziosi nelle stesse navi.

Nel quattrocento i mari sono dominati da *Genova*, e il traffico principale era del **grano**, dove si cerca di mettere in commercio prodotti coltivabili ma con poca popolazione e terre poco coltivabili ma con molta popolazione ovvero **il commercio rappresenta un'inequale distribuzione**.

Nel Cinquecento la circolazione comprende prodotti alimentari (olio, carne salata), materie prime (lana, cotone), spezie e prodotti tra cui soprattutto tessuti.

Alla fine del Cinquecento il **grano** è il protagonista sulle navi dell'europa settentrionale, anche soprattutto per le carestie del 1500, le spezie erano i prodotti più importanti in valore (*ad esempio pepe, cannella, incenso, noce moscata*), e provenivano soprattutto dall'Indonesia.

Le mercanzie più importanti in termini di valore erano i tessuti che seguivano il pepe e il grano che erano acquistati soprattutto

Su questo mare si alternano diverse dinastie commerciali che si possono seguire in tre grandi epoche:

1. mercanti arabi
2. mercanti italiani
3. mercanti nordici

1 FASE: VIII secolo con la civiltà **araba**, che abbraccia i territori che vanno dall'India alla Spagna passando dall'Africa settentrinale. Sostituisce quella bizantina e i traffici si intensificano e inoltre le merci circolano dall'estremo oriente via mare o via terra. Oceano Indiano e Mediterraneo formano una unità commerciale e sulle navi di mercanti ebrei circolano le spezie i tessuti, le mappe, il piombo. Scambi linguistici collegati agli scambi di merci. Prima delle crociate si affermano termini come magazzino, tariffa, maona. Grazie alla presenza del dinar, moneta araba, i flussi commerciali erano agevolati.

2 FASE: dal XII subentrano i **mercanti italiani**.

Nel Mediterraneo orientale hanno il predominio i veneziani che la rete dei loro commerci abbracciava il levante e l'Africa settentrionale. seguito la forza commerciale di Venezia accresce dal X secolo con le crociate.

Nel mediterraneo occidentale la situazione è più complessa ed aspra. I predomini sono di **Bari** e **Amalfi**.

Nel X secolo *Amalfi svolge un'attività di intermediazione tra oriente ed occidente attraverso gli acquisti (es stoffe Constantinopoli)*

Il primato passa poi al nord prima a **Pisa** e poi **Amalfi**.

Dalla fine del 200 **Genova** sostituisce Pisa e assume il primato del mediterraneo occidentale.

Dalla metà del 200 arrivano prodotti dell'Asia, come le **sete cinesi**.

Nel 200 è Venezia a predominare, 300 è Genova, nel 400 vi è un equilibrio.

L'epoca del predominio italiano è anche l'epoca in cui la bilancia commerciale europea che prima era a favore dell'oriente si rovescia a favore dell'occidente. Sono gli europei che importano dal levante più di quanto esportino, soprattutto le spezie.

Il mediterraneo poi perse la sua importanza. La sua emarginazione fu un processo graduale però gli scambi marittimi continuarono nel mediterraneo e con il tempo accrebbero.

3 FASE: fine del 500 una nuova epoca di traffici, ovvero l'arrivo e l'affermazione dei **mercati nordici**. la leadership si spostò nel nord. Il rafforzamento della presenza inglese nel mediterraneo avvenne soprattutto tra il 1620 e 1640, ovvero l'epoca in cui i veneziani furono allontanati dal levante. I commerci erano prevalentemente di metalli, pesce salato, seta, uva passa, olio, vino, lana spagnola. sessanta navi inglesi raggiungono ogni anno il mediterraneo.

Mari del nord:

Anche l'Europa settentrionale è formata da tanti mari.

Il **mare del nord** dall'Inghilterra, alla Francia, ai Paesi bassi, Scandinavia e Danimarca. L'importanza economica delle vie d'acqua fatto che esse permettono scambi e traffici con aree geografiche con diversa dotazione di fattori e quindi con vocazioni differenti, la differenza maggiore è quella che separa l'occidente urbanizzato e industriale dall'oriente.

Nei mari del nord ne deriva un grande flusso commerciale, da ovest si muovono soprattutto manufatti e da est a nord prodotti e materie prime.

Le differenze geografiche e storiche danno movimento a tanti beni diversi. I panni di lana dalle Fiandre procedono verso ovest cinquecento anche in Inghilterra, i vini della borgogna e quelli del Reno raggiungono il nord.

La lana per le industrie nel tardo medioevo proviene dall'Inghilterra e dalla Francia.

Sulle navi viaggiano anche i metalli come il ferro svedese.

Dalla Russia arrivano anche beni come le pellicce. Dei beni di circolazione più importanti i grani sono quelli con più valore. Il commercio diventa particolarmente attivo dalla metà del 400, soprattutto per la continua crescita della popolazione e i bisogni alimentari che venivano presi soprattutto i cereali dalla Polonia.

La bilancia commerciale est-ovest era favorevole all'est, le esportazioni dai porti baltici erano il doppio in valore delle importazioni. La divisione del lavoro tra aree geografiche diverse permette l'utilizzo di fattori diversi e beni migliori.

I flussi commerciali, via mare e terra, favoriscono l'interscambio e accade la reciproca dipendenza permettendo la specializzazione.

Anche in questi mari del nord si succedono diverse dinastie commerciali:

VIII sec i mercanti che prevalgono sono i **frisoni**, originari della Frisia, poi nel IX sec gli **Scandinavi (vichinghi)** svolgono la loro attività nel Baltico e nell'area del Nord. Nel XIII secolo altre dinastie sono quelle dei **tedeschi**, ovvero dell'Hansa. Le loro politiche erano più rudimentali di quelle del Mediterraneo. Le operazioni bancarie mancavano quasi del tutto nell'Hansa. La circolazione era primitiva rispetto al Mediterraneo. I commerci dell'Hansa erano basati su esportazioni verso l'occidente di legname, cera, peltro, ecc... In seguito il predominio dell'Hansa s'incrina, e gli **olandesi** prendono il palco con i loro traffici tra il Baltico e i mari del Nord. I mercanti olandesi erano trasportatori e marinai dei mercati tedeschi. In seguito si ebbe un cambiamento della stazza dei vascelli e si iniziò il commercio di potassa, lino, canapa, ferro.

Le due scoperte (1492 America e 1498 rotta del Capo) che permettevano di raggiungere l'estremo oriente circumnavigando dilatarono la possibilità di contatti e di circolazioni dei beni. In questa lunga vicenda si possono distinguere 3 fasi nell'arco che va dal cinquecento alla rivoluzione industriale:

1. Fase: è l'epoca del **predominio spagnolo e portoghese**. L'America e l'Asia sono quasi soltanto aree d'esportazione; l'importazione dall'Europa è quasi del tutto inesistente.

Le merci più significative che raggiungono l'Europa sono i metalli preziosi dall'America e le spezie dall'estremo oriente asiatico. L'Europa di metalli preziosi esercitò sull'economia del continente un'influenza assai profonda. L'oro americano cominciò a raggiungere l'Europa già alla fine del 400. Dal momento che la Spagna aveva una bilancia commerciale deficitaria verso altri paesi dell'Europa, gli spagnoli erano indebitati con banchieri stranieri, soprattutto genovesi, il flusso d'argento si riversò dalla Spagna e arrivò fino a noi. In questi casi se la domanda di beni, se la velocità di circolazione, se la produzione di beni non cambiano c'era bisogno di aumentare la produzione come prima ma si ha a disposizione più denaro e di conseguenza perde il valore rispetto alle merci, e bisogna sborsare per l'inflazione. L'argento che si riversò nei mercati europei dopo il 1540 non fece che accelerare questa tendenza. I prezzi aumentavano continuamente infatti i cereali aumentarono 4 volte tanto.

Questa lunga inflazione, ha portato a questa rivoluzione dei prezzi, addirittura i salari non riescono a stare al passo con i prezzi, il potere d'acquisto.

I commerci europei con l'Asia erano sempre in deficit: si acquistava molto e si vendeva poco, quindi si pagava con denaro e non solo, oppure con servizi commerciali.

Per buona parte del secolo **Anversa** costituisce il centro del traffico internazionale occupando la posizione che prima era di Genova.

Rivoluzione dei prezzi: periodo di aumento dei prezzi nel cinquecento

2.FASE: tra il 1600 il 1660 le relazioni commerciali con le Americhe e Asia si rafforzano. Il cambiamento più significativo nei commerci oceanici è costituito dalla progressiva sostituzione di spagnoli e portoghesi per opera di **mercanti olandesi, inglesi, francesi**. L'epoca in cui i Paesi bassi si rafforzano economicamente anche nei commerci, oltre all'utilizzo di energie, nell'agricoltura, nella manifattura. Questo è il **secolo d'oro per l'Olanda**, infatti Amsterdam occupa nello scenario internazionale il rilievo che era stato in passato di Venezia, Genova, Firenze, Pisa, Livorno, Napoli, Anversa. Il suo predominio commerciale dura sino agli ultimi decenni del seicento, quando l'Inghilterra consolida la sua egemonia sui mari e finisce per sostituire i rivali. Londra sostituisce Amsterdam. Le compagnie privilegiate sono costrette a sborsare denaro per l'acquisto di merci. La compagnia olandese delle indie orientali era la principale esportatrice in Asia di metalli preziosi in cambio di tessuti, spezie, seta. I portoghesi acquistavano in Cina mercanzie come tessuti di seta, seta greggia, pepe, chiodi. Anche nei confronti dell'America il commercio è deficitaria, e in seguito nel 600 c'è un aumento delle importazioni di argento.

Per le esportazioni c'è il commercio di schiavi, risorsa energetica nelle colonie, addirittura tra il 1492 e 1807 furono trasportati in America come schiavi 11 milioni di uomini.

3 FASE: negli ultimi decenni del 600 la presenza delle navi olandesi nei commerci atlantici s'indebolisce. L'Olanda viene conquistata dai commerci commerciali contro **l'Inghilterra** che assume il **predominio nei commerci oceanici** e diventa la nuova nazione guida del commercio internazionale. Si estende il commercio con America e Asia e cambia la composizione di questi commerci, e in Europa aumentano le importazioni di spezie, caffè e tessuti. È importante inoltre considerare un altro cambiamento di rilievo in questi traffici con l'Asia: gli acquisti aumentano sempre di più con merci. Anche per quanto riguarda gli scambi con le Americhe le esportazioni aumentano nel settecento. Questo è dovuto all'aumento della popolazione. Si rafforza sempre più il commercio triangolare, America, Africa ed Europa, e l'America diventa sempre più importante dell'Asia nei commerci europei. Le compagnie privilegiate che commerciavano in oriente ebbero maggiore successo la compagnia inglese delle indie e sia la compagnia olandese nel periodo tra il 1630-1634. Un beneficio maggiore di quello ottenuto dai consumatori europei. In realtà gli effetti dei commerci oceanici non si distribuirono uniformemente: ne trassero soprattutto i porti atlantici e il loro retroterra. L'Inghilterra fu la regione che da tutti questi sviluppi ne ha tratto i maggiori benefici. Nel 1660 avvenne una specie di rivoluzione commerciale in contemporanea ad una rivoluzione agraria, che in seguito avvenne la rivoluzione industriale. Questi progressi porteranno in seguito ad un vero e proprio decollo alla fine del settecento. Il forte slancio che si verificò dopo il 1750 fu legato al crescente assorbimento di beni manufatti da parte dei mercati americani.

I FIUMI:

Il trasporto via fiume viene considerato migliore di quello via terra perchè consente costi di trasporto assai inferiori. Il sistema fluviale non può però essere così versatile come quelli stradali. Le strade sono costruite dagli uomini per soddisfare i propri bisogni, i fiumi invece sono un fattore naturale e non possono essere modificati. Si possono solo in parte modificare diventando canali.

Fiumi maggiori e fiumi minori si uniscono e formano reti animate di circolazione come *per esempio*, Inghilterra con il **Tamigi**, o l'Europa orientale con il **Vistola, la Duna**. Nel mondo musulmano i grandi fiumi erano pochi e questo costituì sempre un ostacolo alla circolazione che avveniva per lo più a mulo da soma.

Nelle civiltà dell'Asia il sistema fluviale era assai importante. A partire dal VIII secolo in Cina si verifica un aumento degli scambi delle regioni toccate dal fiume. Si formò una rete di traffici che sfruttava fiumi, canali, laghi fino a formare una specie di area commerciale unita.

Il trasporto delle merci via fiume permette un risparmio di energia enorme, infatti un cavallo da soma poteva trasportare per strada un quintale in un giorno, su fiumi circa 30 tonnellate.

Inoltre si utilizzava la fluitazione ovvero si sfruttavano le correnti che portavano i tronchi a valle e quindi non c'era nemmeno bisogno di manodopera. Per i trasporti si usavano solitamente barche, grandi o piccole, a remi o a vela oppure le chiatte, prive di chiglia, a fondo piatto, e se possibile con i remi erano preferibili.

Come per il trasporto di terra anche quello di fiume presenta molteplici svantaggi, soprattutto di tipo climatico: il ghiaccio climatico, che nell'Europa settentrionale molto spesso impediva la navigazione; l'acqua alta e l'improvviso ingrossamento dei fiumi piccoli. Inoltre anche ostacoli creati dall'uomo: gli sbarramenti, la pesca, i mulini, i ponti, e soprattutto c'erano non poche tasse, riscosse dalle numerose dogane.

I traffici via fiume ebbero un'importanza relativamente notevole durante l'alto medioevo, più o meno a partire dal VI VII secolo fino al XI. Durante il medioevo **moderna** i fiumi continuarono a svolgere funzioni importanti, in Europa orientale i traffici erano rilevanti sul **Don, la Dvina, fino all'Elba e il Reno**. Anche in Francia i trasporti via fiume hanno importanza sia nei traffici a lunga distanza sia a breve, alcuni traffici avvenivano in diversi fiumi ad esempio il **Alube, l'Oise** che confluiscono con la **Senna**.

In Italia alla fine del medioevo, il **Pò** era la principale via d'acqua. Ai suoi traffici erano interessate molte città che si trovavano lungo il suo corso e che erano collegate tramite affluenti e canali esempio: Modena, Bologna, Parma, Lodi, Milano. I porti erano numerosi, soprattutto nel 400 erano 29 su 30 lungo il corso del Pò a Milano.

Nel nord Europa, particolarmente in Olanda e Inghilterra, i traffici dei fiumi svolsero in età moderna una funzione economica fondamentale. Organizzando un sistema di servizi che sfruttava la rete dei fiumi e dei canali e consentiva la circolazione degli uomini addirittura c'erano orari, come per le ferrovie. Questo sistema di trasporti, consentì in Inghilterra una circolazione interna più capillare e a basso costo. Merci pesanti come grano, legname, carbone dominavano questi traffici. Non mancavano però anche vino, materie prime, droghe, ferro, sale e pesce.

LE STRADE:

Fino a un'epoca abbastanza recente i **trasporti via terra** sono sempre stati assai **difficili** e quindi **costosi**.

Per mare o per fiume si possono sfruttare condizioni naturali favorevoli, come il vento o le correnti, per via terra ogni via è faticosa, e il trasporto tramite fonti di energia umana o animali costosi. I commerci interni si potrebbero dire nacquero dopo i commerci internazionali. L'Europa della industrializzazione va verso una lenta dilatazione degli scambi sulle strade interne: l'interscambio tra individui e aree geografiche aumenta. La terra sono ostacolati da ogni parte del mondo da caratteri fisici dei diversi territori. Ogni via è una sfida alla vegetazione, corsi d'acqua, agli snodi del terreno, agli agenti atmosferici che interferiscono con il trasporto delle merci. *Nell'estremo oriente i commerci sono sempre stati impediti da montagne di difficile accesso.* Il trasporto di merci all'interno del mondo arabo avveniva con cammelli o muli da soma su strade che erano soltanto battute e aperte dal passaggio di uomini e animali. Anche in Europa gli ostacoli alla creazione di un sistema stradale efficiente non furono pochi.

Le montagne difficili da superare, la pioggia, il ghiaccio, la vegetazione costituirono intralci.

Inoltre le tasse da pagare e i pericoli che i viaggiatori e le merci erano costretti ad affrontare limitavano la circolazione ovunque, infatti le strade erano le più instabili tracciati. Erano preferiti i commerci via mare e via fiume, soltanto dopo il XII XIII secolo con il consolidamento dei centri rurali si ebbero costruzioni di strade che non fossero instabili sentieri aperti ai passanti. La larghezza di queste strade poteva essere al massimo di 2-4 metri e venivano chiamate **strata** (fondo di sabbia con sopra legni e ciottoli), mentre le vie meno importanti si chiamavano **caminum** e per superare i fiumi si usavano ponti durante il medioevo.

La parte più complicata riguardava il *superamento delle catene montuose*, **soprattutto le Alpi** che rappresentano il principale massiccio europeo. In Italia romana erano già praticati valichi occidentali: **Monginervo e San Bernardo**. La prima strada carreggiabile nelle Alpi fu costruita nel 1388 tra Cuneo e Ivrea per il passo di Monte Settimo.

La costruzione e la manutenzione delle strade avveniva grazie a manodopera salariata, pagata con proventi e imposte.

Nel 1555 fu fatta una legge che diceva che gli uomini di ogni parrocchia dovevano lavorare 4 giorni per costruire le strade e in seguito i giorni furono ridotti a 2.

Nonostante le difficoltà dei traffici via terra e nonostante i costi elevati, essi prevalsero sempre e nettamente su quelli di fiume e via mare.

La stragrande maggioranza dei cereali commerciati seguiva le vie della terra. I viaggi via terra nonostante le insidie erano più sicuri di quelli via mare. Per esempio erano soggetti al naufragio o alla pirateria.

Per strada circolano su lunghe distanze tessuti e prodotti industriali, **per mare** materie prime e prodotti alimentari.

Anche negli scambi con regioni lontane dove il mare era più consigliato, la via di terra veniva più seguita.

La circolazione su strada poteva beneficiare in Europa dell'uso dell'energia animale: cavallo e mulo, soprattutto nei tragitti brevi, anche del nord settentrionale e nel vicino medio oriente, veniva usato per i trasporti il **cammello**, poco il cavallo e il mulo.

In Cina i trasporti avvenivano per opera dell'uomo senza l'aiuto degli animali.

Nel nord Europa, particolarmente in Olanda e Inghilterra, i traffici dei fiumi svolsero in età moderna una funzione economica fondamentale. Nel 600 si venne organizzando un sistema di servizi che sfruttava la rete dei fiumi e dei canali e consentiva la circolazione degli uomini addirittura c'erano orari, coincidenze, tariffe. Questo sistema di trasporti, consentì in Inghilterra la circolazione interna più capillare e a basso costo. Merci pesanti come grano, legname, e carbone dominavano questi traffici. Non mancavano però anche vino, materie prime, drogherie, ferro, sale e pesce.

La capacità di un cavallo era minore di quella dell'asino. Il sistema stradale con tutti i suoi limiti era comunque capace di reggere un volume di scambi non indifferente, del resto anche i trasporti per mare erano lunghi e persino più rischiosi di terra, bastava un cambiamento climatico per rischiare tutto il carico.

Un esempio di tragitto è quello da Firenze a Napoli che durava la bellezza di 12 giorni. Tra Roma e Napoli invece la strada era così insicura che conveniva servirsi del mare. Quindi per molteplici motivi prima elencati i costi di commerci di terra erano elevati, ovviamente più elevati per merci pesanti.

Le innovazioni nel settore commerciale furono nel medioevo più rilevanti di quelle che ebbero luogo in altri settori economici. Ciò rese possibile la dilatazione del volume dei traffici su strada, mare fiume in tutto il continente.

I costi di trasporto erano accresciuti dai **dazi** cui le mercanzie erano sottoposte, sia all'entrata che all'uscita di ogni stato.

Nel tardo medioevo per esempio un mercante che avesse dovuto trasportare la sua merce da Venezia a Firenze, avrebbe dovuto pagare tanti pedaggi quanti erano gli stati che attraversava.

In Italia la ricomposizione politica che si attuò non ridusse mai il numero delle dogane e dei dazi.

In Germania c'era un elevato numero di imposte sulle strade e fiumi.

In Francia si ebbe qualche riduzione di alcune dogane solo dopo 1660.

Quindi possiamo dire che in confronto ad altri paesi l'**Inghilterra** veniva considerata **un'area di libero commercio**

Mercanti e innovazioni

IL ruolo dei mercanti:

L'espansione delle attività commerciali a partire dal tardo medioevo costituisce uno degli **sviluppi più importanti** dell'economia europea. Non c'è dubbio sul fatto che la diffusione dello scambio all'interno di un'economia paleoindustriale finì con il tempo per generare una maggiore produttività, quindi le relazioni di mercato proseguirono in estensione e in profondità.

I progressi del mercato si collegavano con l'incremento dell'efficienza del meccanismo economico nel complesso. È difficile proporre un cifra di tale espansione. Secondo alcuni fu raggiunto nel 200 un volume di scambi che è stato superato solo dopo il XVIII secolo, seguendo prima un periodo di depressione fino alla metà del 400.

Per depressione si intende che i dati quantitativi relativi agli scambi diminuiscono. È stata avanzata l'ipotesi che tra il 600 e il 1800 mentre l'agricoltura sarebbe cresciuta una volta e mezza e l'industria di tre, e il commercio di più. In Inghilterra sappiamo che il commercio con l'estero è aumentato di circa 4 volte, e dal 1530 al 1700 le esportazioni erano aumentate di circa 9 volte, in Olanda invece ci fu stabilità.

Nell'800 il volume di commercio aumentò di molto, tra il 1850 e il 1913, di circa 9 volte.

Per spiegare la vitalità dei commerci europei nel lungo periodo si è insistito sul **ruolo del mercante e sulla sua psicologia**. Agli occhi di Henri Pirenne, **i mercanti erano come degli agenti fondamentali per una trasformazione commerciale** **partendo con gli scambi, finiva per investire tutta la vita economica: il loro scopo è accumulare ricchezze**. Quei mercanti erano **usciti da quella massa di sradicati e miserabili che** quando il commercio iniziò a formarsi, **si misero d'improvviso a fare fortuna utilizzando soltanto la propria intelligenza**, e soprattutto mancanza di scrupoli.

Le innovazioni introdotte dai mercanti ebbero larga influenza perché si collocavano in quadro assai favorevole.

Innovazioni tecniche trasporti:

Molte innovazioni dal tardo medioevo contribuirono ad accrescere l'efficienza degli scambi.

Qui parliamo delle innovazioni dei trasporti, per quelli via terra, una novità fu lo sfruttamento del mulo e del cavallo. L'efficienza di questa innovazione divenne migliore con l'uso dei carri a 2 e 4 ruote. Ciò presupponeva l'attracco degli animali e soprattutto il miglioramento delle strade. Gli ostacoli però furono superati molto lentamente con differenze nelle diverse regioni: *in Inghilterra* i carri si diffusero dal 600 anche se di rado erano adoperati anche un secolo prima.

La novità consiste nel miglioramento delle strade, *in Francia* l'epoca di miglioramento delle strade si apre alla fine del 600, e nella seconda metà del 700 con una costruzione di una rete di grandi strade. *In Inghilterra* i trasporti crebbero di 3 e 4 volte tra il 1500 e il 1600. I progressi ci furono in tutto il continente. Nel 1000 le navi che prevalevano erano: **la galera**, nave lunga sui 40 metri e larga circa 6 metri, con una limitata capacità di carico, mossa da un centinaio di rematori e guidata da una decina di marinai. Era adatta per la guerra. La galera aveva una lunghezza di 23-27 metri dotata di vele latine e sfruttava l'energia eolica. Cambiamenti significativi si ebbero con le **navi vichinghe**.

Al proposito si parla di due **rivoluzioni nautiche**. Nel tardo medioevo le più significative furono: **il timone unico di poppa**, **la bussola magnetica**, **il portolano** unificato di tutto il Mediterraneo e l'introduzione della **cocca**, a imitazione della kogge dei mari settentrionali (grande albero maestro a vela quadra). Si è ritenuto che l'adozione del timone unico abbia favorito l'aumento e l'efficienza della navigazione permettendo di accrescere stazza e velocità.

Una seconda epoca di innovazioni nella navigazione avviene nel 1450. Questa nuova fase consiste nella conquista dell'alto mare e della possibilità di allontanarsi dalla terraferma. In seguito nel 1500 alla costruzione di navi mosse dal vento e con cannoni a bordo, come trasporto sia da guerra: esempio **il galeone**.

In contemporanea si afferma la **nave oceanica** a vela che univa la tradizione nordica con quella mediterranea.

Lo scafo era di una caravella ma la velatura combinava la vela quadra nordica con la vela latina triangolare che permise di sfruttare l'energia eolica. Le caracche e caravelle erano l'esempio di nave che permisero di rendere i viaggi più veloci.

Queste innovazioni furono accompagnate e favorite dalla graduale attenuazione della pirateria. I costi per la protezione del mare, ogni nave doveva essere armata, e una parte della ciurma doveva essere di difesa per la nave e i premi assicurativi erano alti. I costi per la difesa passarono agli organi pubblici e si creò una tassazione assicurativa che copriva questi costi.

Innovazioni delle pratiche di affari:

Per pratiche di affari si possono intendere tutte quelle istituzioni e quei metodi che influenzano lo svolgimento dei traffici di merci e di denaro rendere più agevole lo scambio. Esse comprendono gli **usi della moneta, le forme contabili, le strutture associative, le istituzioni giuridiche** e le forme di svolgimento dei traffici.

Queste innovazioni dovevano lubrificare la circolazione accrescendone l'efficienza. Molte delle innovazioni mercantili dell'età pre-industriale sono legate alla moneta.

L'origine della moneta è da ricercarsi nell'antichità. Nella seconda metà **dell'VIII secolo Carlo Magno** attua una **riforma monetaria** istituendo il denaro argenteo: il "denaro", coniato in argento, si sostituisce al "soldo", coniato in oro.

I due multipli del "denaro" sono:

- la "**lira**" (corrispondente a 240 denari)
- il "**soldo**" d'oro (corrispondente a 12 denari) scarsamente utilizzato nelle transazioni commerciali locali.

Dall'XI secolo con lo sviluppo delle città e del commercio si verifica un crescente livello di monetizzazione degli scambi di mercato. Per far fronte a questa situazione il "denaro" argenteo fu sottoposto ad una continua svalutazione: venne ridotto di peso e fu peggiorata la lega con la quale era realizzato, avviando un processo deflazionistico (riduzione dei prezzi). Negli scambi internazionali si preferiva utilizzare monete d'oro extraeuropee come i dinari bizantini.

Fu così allora che si arrivò, a cavallo tra il 1100 e il 1200, alla coniazione anche in Europa di una moneta d'oro che prese il nome di "**grosso**" e fu utilizzata in diverse città italiane (Genova, Venezia, Pisa, Siena, ecc.) e poi in altri paesi come Francia, Olanda e Germania.

L'utilizzazione delle monete d'oro si intensificò dal XIII secolo (1252) con la coniazione del genovino e fiorino rispettivamente a Genova e Firenze. Si affermò così il bimetallismo: la moneta piccola che serve per le transazioni locali, per gli acquisti al minuto e per il pagamento dei salari e la "moneta grossa" adoperata nelle transazioni internazionali, nella finanza negli acquisti all'ingrosso.

Chi può avvantaggiarsi di questa separazione sono i grandi mercanti imprenditori che ottengono moneta grossa dalle vendite internazionali e moneta piccola negli acquisti dai piccoli produttori e nei pagamenti salariali.

Nacque poi nel 1300, l'azienda bancaria autonoma, completamente o quasi da quelle commerciali. I prestiti di queste società raggiungevano grandi dimensioni, e le campagne, nobili, papi, sovrani, praticamente erano quasi l'alimento di tutto il mondo.

In seguito si sono affermate nuove tecniche di erogazione del credito, *ad esempio*, l'assegno del conto corrente e giro-conto.

Nel 1400 si affermano i primi esempi di banca pubblica, ovvero istituti sorti per iniziativa dei francescani come forme di beneficenza: prestito pubblico. Nel 1500 si verifica una evoluzione delle società commerciali e dei loro modi di finanziamento, *come ad esempio*, l'affermazione della compagnia.

- **la compagnia:** favorisce la raccolta dei fondi tra individui che condividono la responsabilità illimitata nelle operazioni svolte
- **la commenda:** prevede la responsabilità limitata dell'investitore e la responsabilità illimitata di colui o coloro che dirigono per l'attività commerciale (tale tipo di società si diffonde soprattutto per i viaggi via mare).

Più tardi un'innovazione negli istituti di commercio fu le compagnie privilegiate che esistevano in Inghilterra già nel 500. A queste società appartiene la **compagnia olandese delle indie**, che integrava le funzioni dei sovrani con quelle di un'associazione: distingueva dalle altre per il fatto di avere diritto di monopolio nei commerci olandesi con l'Asia. Alla formazione del capitale contribuirono i risparmi dei ricchi che si consolidò con la pratica delle vendite di azioni in borsa. Lo svolgimento di operazioni commerciali presupponeva forme di contabilità più complessa. Un' esempio di contabilità complessa fu la **partita doppia**, che compare perché si tratta di una forma di contabilità dove ogni operazione viene registrata in dare e avere, e permetteva di controllare l'andamento dell'impresa nel tempo che per alcuni storici fu un aspetto importante dell'affermazione del capitalismo.

Le Fiere:

nonostante l'aumento della circolazione sui mari e per via terra, lo scambio rimane un fenomeno tutt'altro che consueto in questa epoca preindustriale. Al proprio bisogno si ricorre al mercato e alla moneta soltanto in parte.

In tutte le economie in cui lo scambio è eccezione più che regola, la fiera occupa un posto importante.

La fiera è distinta dal mercato perché è molto più saltuaria, in quanto **avviene una o due volte all'anno** (di solito fuori dalle città) e perché **venditori e acquirenti giungono da aree più lontane**.

Come risulta dal nome (feria = festa) esse sono in origine collegate ad una festa religiosa (santo patrono, luoghi di pellegrinaggio, ecc.). **Si scambiano correntemente: beni capitali** (bestiame o attrezzi agricoli) o di uso durevole (tessuti, manufatti).

Le autorità pubbliche accordano particolari *franchigie alle fiere* (ad es. assenza di dazi per merci trasportate) non riconosciute ai mercati.

Maggior presenza di fiere laddove esistono meno città (sono fatte poche fiere in Italia).

Si hanno diverse categorie di fiere: **fiere locali, fiere regionali e fiere internazionali**.

Fiere internazionali: mercanti da tutta Europa e caratterizzate da particolari merci

Fiere della CHAMPAGNE (pressi di Parigi) 1100-1320. I mercanti sono fiamminghi, francesi e italiani (tessuti, cuoio, spezie, vino, cavalli) Fiere di Genova presenza di filiali delle principali compagnie commerciali e bancarie italiane (Medici, Spinola, Grimaldi): incontro tra Mediterraneo (prodotti tipici) e Atlantico (metalli, cera, tele).

Fiere di LIONE (1530-1560).

Dal 1560 diventano fiere soprattutto finanziarie, come quelle di BISENZONE, che non vedono più la presenza di merci ma si ha la compensazione delle obbligazioni tra mercanti.

Fiere di bisenzone: le fiere di bisenzone si affermarono nel 1534, dove non si trattavano merci, vi partecipavano 200-250 mercanti da varie parti. La principale delle fiere era quello di rendere possibile il saldo dei conti dei mercanti intervenuti senza il trasferimento delle corrispondenti somme. Il mercante scambiava le proprie obbligazioni a cui doveva far fronte con obbligazioni che gli erano dovute. Quindi si trattava di uno strumento per la compensazione finanziaria a livello internazionale.

Nel 600 le fiere di bisenzone persero rilievo nel quadro dell'economia europea. Nel '600 con lo svilupparsi delle Borse (come quelle di Amsterdam) le fiere finanziarie perdono d'importanza, **le borse erano fiere permanenti dove si potevano contrarre quotidianamente valori o titoli**.

La fiera è una istituzione universale, in età moderna l'India specialmente è il paese delle fiere. Si tengono in luoghi famosi e di pellegrinaggio e di culto religioso.

In età moderna esistono anche fiere specializzate in qualche merce particolare. Spesso nel bestiame. In Inghilterra nel 500 si tenevano fiere in cui si vendevano pecore, cavalli, buoi. Le merci che comparivano alle fiere erano quelle di acquisto non quotidiano.

In Italia le fiere erano poche: Ferrara. Mantova. Verona. Bergamo. Le più note erano quelle di Ferrara nel periodo di Pasqua e San Martino. In se...

I Mercati:

Se la fiera è un luogo di scambi eccezionali, **il mercato è il luogo degli acquisti ordinari**. La prima avviene di rado all'anno, l'altro avviene **una volta a settimana**, quindi il mercato e la fiera sono dunque istituzioni complementari.

La **clientela** in questi casi è troppo **modesta** per dar origine a transazioni regolari di qualche importanza.

Anche il mercato è un fenomeno universale. *In età moderna i mercati pullulano in india, anche nei villaggi* principalmente prodotti agricoli, e in ogni città ce ne sono parecchi (bazaar).

Ogni città aveva naturalmente il proprio mercato nel quale si vendevano i **cereali** prima di tutto e poi anche **agricoli**. In Piemonte, a Cuneo, nel 700, affluivano mercati di riso, vino, canapa, latticini, bestiame.

Anche in Inghilterra i mercati non mancavano nei villaggi, infatti nel 500 e 600 in tutta l'isola esistevano 800 mercati vendono soprattutto prodotti agricoli. Si pensi che in Inghilterra e Galles vivevano 5500000 abitanti, il rapporto popolazioni poteva essere uno ogni 6000-7000. In Baviera il rapporto era di circa 7300.

Nei mercati il volume delle transazioni è superiore a quelle delle fiere (sono presenti nelle città o nelle aree popolate, non nei piccoli villaggi). In Europa i mercati si diffondono dal XI secolo e aumentano considerevolmente (15.000 in Europa nel 1600). Secondo alcuni autori hanno svolto un ruolo molto importante nel processo di sviluppo produttiva tra campagna e città. Si tratta di "**mercati elementari**" per l'immediatezza dello scambio (che riguarda il quotidiano) e per lo scarso rilievo del credito;

il mercato, a differenza delle fiere, **è sottoposto a controlli pubblici stringenti** (licenze, dazi, controlli su pesi e misure). Infatti le autorità pubbliche fungevano da mercanti e influenzavano i prezzi.

Le Botteghe:

le botteghe garantiscono l'incontro quotidiano e continuo tra domanda ed offerta.

Nel tardo Medioevo la bottega è il luogo dove si fabbricano articoli, dove si apprende come fabbricarli e dove si vendono. Tanto più una città è popolosa è la clientela e tanto maggiore risulta la specializzazione produttiva delle botteghe.

In una città ad esempio come *Valladolid* il mestiere del sarto si distingue molto rispetto agli altri che comunque sono i più importanti, calzolaio, berrettaio, ricamatore.

Esistono diversi tipi di specializzazione, infatti a Firenze si possono contare nello stesso periodo circa 22 botteghe di cuoio, ma anche di altri esempi 12 vaiaio, 96 calzolaio, 79 ciabattino ecc...

Le botteghe sembrano più numerose nelle città, ma anche in campagna sono numerose: in città ad esempio si aveva un carpentiere ogni 160 campagne 203.

In alcuni casi la vendita dei prodotti è vietata nelle botteghe perché si vogliono applicare alle transazioni i controlli esistenti sui mercati: tali controlli lentamente eliminati, come avvenne ad esempio per gli artigiani nell'epoca tardo medievale che invece di vendere dovevano trasferire le merci al mercato.

Accanto alle botteghe di soli produttori anche nel medioevo esistevano botteghe di sola vendita, ovvero piccoli commercianti, come pizzerie, drogherie.

Le botteghe di basso livello erano quelle dove si vendeva soltanto: candele, pane, birra.

Di grado superiore alcune botteghe dove si vendevano sempre prodotti alimentari ad esempio: farina, pane, tè, caffè, zucchero ecc...

La domanda nelle città aumenta molto infatti le botteghe potevano avere una domanda elevata anche se vendevano un numero limitato di prodotti.

Nel 600 aumentano le botteghe.

Le botteghe erano più numerose al sud, esse tendevano a concentrarsi soprattutto dove esisteva la mixed farming, dove i salariati erano più numerosi. Le comunicazioni stavano progredendo.

In seguito anche l'idea di vendita si modifica, infatti si afferma l'idea del prezzo fisso e probabilmente è dovuto al fatto che non si conosceva la qualità dei prodotti acquistati, o sul peso o sulla misura.

Fatto sta che alla fine del 600 molti compratori storgono il naso sul prezzo fisso. perché si sentivano grandi contrattatori quando riuscivano ad acquistare ad un prezzo basso tramite contrattazione.

Innovazioni importanti nel 600 sono ad esempio, per i negozi, la **pubblicità sui giornali, la vendita per corrispondenza, la distribuzione di volantini** per attirare l'attenzione. Poi non si fa più affidamento sulle insegne, ma **nacquero le vetrine**, e un viaggiatore francese disse meravigliato a Londra 1728 che erano circondati da vetri e con dietro la mercanzia per evitare che si impolverasse. Ai passanti vengono mostrati tutti i prodotti dai quali si ha una buona direzione.