

# Paolo Malanima

Circolazione e mercato: mercato si riferisce al luogo dove avvengono scambi di beni e servizi ripagati con un corrispettivo, costituito da una somma di moneta o da altro tipo di circolante. Per circolazione si intende il passaggio di sangue dal cuore alle arterie e agli organi in modo da fornire tutti gli alimenti e ossigeno al nostro corpo. In termini economici per circolazione si intende ogni movimento di prodotti, di mercato e non, in rapporto con il movimento della moneta oppure no. Per questo esso è preferibile soprattutto per epoche nelle quali la circolazione di mercato occupa uno spazio limitato. La circolazione dei beni è una delle basi del sistema di relazioni tra individui che forma struttura sociale: es circolazione delle donne da una famiglia ad un'altra con il matrimonio e alla circolazione delle parole. 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 partecipato 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 tributo a un centro di potere e da esso poi ripartiti. si tratta di una circolazione esistita in organismi politici su larga scala basati sulla agricoltura come in babilonia, nell'antico egitto o antica cina. In questi casi la produzione del contadino e artigiano veniva sottratta al produttore depositata nei magazzini e poi in seguito redistribuita nella parte non produttiva della città come ufficiali, militari, sacerdoti ecc..

Reciprocità: Gli antropologi hanno individuato questo tipo di circolazioni nelle società primitive, ed ha come fine di istituire o rafforzare relazioni tra gruppi o famiglie. Esempio il dono è una forma di circolazione in quanto implica un passaggio di beni e rientra nella reciprocità. un altro esempio è la dote che costituisce una importante forma di circolazione sociale dei beni, traferiva denaro e prodotti da una famiglia ad un'altra. L'intreccio di varie forme di circolazione avviene in un prodotto in particolare, il tessuto, e quindi il mercato vive con forme di mercato non mercantili.

L'antropologia economica è una branca dello studio della società in cui si esamina la

economia del popolo con tecnologia semplice. I temi analizzati sono stati la disponibilità delle risorse materiali, delle loro limitazioni, del loro uso e di come sono in rapporto con i bisogni umani. Le caratteristiche economiche emerse sono:

1. tecnologia elementare campo agricolo e manifatturiero
2. predominio economia contadina fondata sulla famiglia e sussistenza
3. assenza o limitata divisione del lavoro
4. assenza lavoro salariato
5. scarsità lavoro specializzato di tipo artigianale
6. assenza moneta
7. circolazioni beni prodotti non nella forma dello scambio di mercato.

**Ruolo dei mercati:** La circolazione di mercato è sempre stata riconosciuta come la più efficiente, ovvero la migliore a stimolare l'attività produttiva e di raggiungere il volume maggiore di produzione. Le condizioni di mercato sono:

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 la libertà di 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 dei calcoli di chi produce e chi consuma e orientano domanda e offerta. Lo scambio di mercato è un meccanismo che permette agli uomini di mettere in comunicazione i beni che realizzano e guidano 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 quei beni in quella quantità e della qualità richiesta dagli uomini. I produttori influiscono sui prezzi di mercato e informano gli acquirenti dello sforzo, se lo sforzo è maggiore il prezzo cresce e viceversa, e si direziona una domanda di mercato da una parte invece che in un'altra. Un effetto che sempre si verifica al progresso della circolazione è la specializzazione o divisione del

lavoro. Ciò significa che ogni membro della società è sollecitato a concentrare la sua attività proprio su quanto può consentirgli il maggiore vantaggio comparato. Ogni attività tende a separarsi dalle altre e ogni regione a specializzarsi. La divisione del lavoro rende ogni individuo un produttore parziale, incapaci di far fronte a tutti i propri bisogni e bisogna ricorrere allo scambio. Lo scambio favorisce la divisione del lavoro e viceversa e come dice Adam Smith in questa prospettiva tutta la storia della economia può essere descritta come un processo attraverso il quale lo scambio, la separazione delle attività e il coordinamento degli sforzi permette di produrre di più. Smith scriveva che tutte le invenzioni di tutte le macchine che tanto facilitano a abbreviano il lavoro umano derivano dalla divisione del lavoro. La terra non può restare sottoposta ai vincoli che ne limitano lo sfruttamento, come nelle economie preindustriali. I capitali devono muoversi verso quei settori che ne hanno bisogno. Il lavoro deve essere sottoposto al gioco libero della domanda e della offerta. Il modello di economia di mercato è solo un'astrazione infatti nel corso della storia non ha quasi mai funzionato appieno. Ha sempre convissuto con altre forme di circolazione di beni, con monopoli che condizionano la libera formazione dei prezzi, con regolamentazioni.

Il mercato anziché risultare come lo stadio più elevato nel processo della evoluzione economica, appare piuttosto come un tipo di relazione tra individui sempre presente nell'economia, in maggiore o minore misura pur accanto ad altri tipi di relazioni. Non esiste un'economia di mercato o un'economia senza mercato come due modelli contrapposti. Esistono solo sistemi economici diversi in cui il mercato opera di più o di meno.

Nell'alto Medioevo il commercio con moneta rappresenta un'esile trama su una realtà economica fondata sulla sussistenza, sullo scambio, sul dono. Il mercato riguarda solo i prodotti di alto prezzo richiesti da 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.

Circolazione mercato 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 nelle forme di terra ad esempio delle comunicazioni.

Intensività: Crescita città e indebolimento regimi curtensi. Ognuno acquista di più tramite moneta. La moltiplicazione e allargamento dei commerci hanno attratto gli storici. Per elementi sociali: nascita e rafforzamento di strati e di mercanti con la loro psicologia innovatrice. Culturali: sviluppo città europea diversa da quella antica. Politici: competizione tra stati nazionali e regionali per assicurarsi vantaggi di commercio. Secondo Habakkuk la crescita economica europea è derivata dalla posizione favorevole geografica come vicinanza al mare grandi vantaggi naturali hanno permesso una progressiva estensione del mercato.

Se le esportazioni sono maggiori delle importazioni allora il saldo della bilancia commerciale è un avanzo, mentre nel caso contrario, il saldo è un deficit.

**Economia monetaria e naturale:** La moneta svolge una funzione centrale.

Senza la moneta lo scambio non esiste, ma la sua funzione nell'economia è destinata a rimanere marginale. Per economia monetaria si intende un sistema economico che si basa su scambi basati sullo scambio di moneta, non solo quella coniata, ma ogni tipo di circolante, quindi la economia monetaria può essere anche moneta in natura.

trasformazione di economia monetaria in economia creditizia dove il mezzo di scambio diventa superfluo sostituito dai trasferimenti bancari da un conto ad un altro.

**Economia naturale:** Sistema economico in cui lo scambio non esiste del tutto (economia naturale) o in cui esso avviene nella forma del baratto (scambio in natura) e svolge una funzione marginale e accessoria. Il soddisfacimento dei bisogni in questo sistema avviene con la produzione per la sussistenza. esempi di pagamento in natura, bestiame, pellicce, sale, conchiglie poi sostituiti da metalli rame bronzo oro.

## 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. Oggi, al di là delle molte peculiarità che esistono tra oriente e occidente, vediamo la differenza tra mare e terra. Per oriente si intende una compatta massa di terra: Russia, Cina, India. Per occidente si intende un'emisfero

coperto da oceani mondiali: Oceano atlantico e il Pacifico. Quindi una contrapposizione tra un mondo continentale un mondo marittimo. L'europa occupa una posizione centrale perché è penetrata da mari che interrompono le terre, da barriere e da culture. La navigazione era ostacolata dal fatto di trovarsi confinata in quattro mari non comunicati: Oceano Indiano, Mar caspio, Mar Nero e Mar mediterraneo. 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 ed è possibile creare beni diversi. Alle differenze geografiche si aggiungono quelle storiche come le diverse densità urbane, le diverse produzioni industriali. I mari del nord permettono comunicazione tra economie differenti come Fiandre e Olanda con Scandinavia, Polonia e 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. Nel X secolo negli scambi marittimi avviene una dilatazione progressiva. All'inizio avvengono scambi interni tra mari del nord e mediterraneo senza esistenza di contatti marittimi tra le due aree commerciali, e in seguito alla fine del duecento le relazioni tra nord e sud aumentano gli scambi, il commercio arriva a dimensioni continentali e nel cinquecento raggiunge dimensioni mondiali: varcato l'atlantico fino all'asia. In queste epoche che esaminiamo il prezzo di trasporto era parecchio elevato per questo la merce di alto valore preferiva viaggiare via terra e molto brevi invece quelli di normale/basso valore e grandi quantità viaggiare via mare come olio, pelli, pesce, sale, legno. I tessuti di valore preferiscono via di terra ma a volte avviene anche via mare.

**Maometto e Carlo Magno:** Opera storica belga Henri Pirenne pubblicata nel 1937. Lavoro molto discusso e criticato sin dai primi del quaranta. Gli avvenimenti più importanti sono che dopo le invasioni e la creazione dei regni romano-barbarici, l'unità mediterranea che è la parte fondamentale del mondo antico si è mantenuta in tutte le sue manifestazioni. I commerci mediterranei continuano come in precedenza, rimangono le comunanze di civiltà costituite per opera dell'impero romano. Un cambiamento fondamentale avviene più tardi con le conquiste dell'Islam e crea una lacerazione che arriva fino ai giorni nostri. L'opera in seguito viene attaccata da due altri soggetti ovvero R.S Lopez nel 1943 e M. Lombard nel 1947. Lopez nega l'importanza dell'invasione araba ma pensa che il rarefarsi degli scambi dipende da motivi tecnici, politici, economici riguardanti diversi articoli. Secondo Lombard si era

avuto un impoverimento d'oro a causa delle importazioni da oriente di merci di lusso di mercanti siriani.

**Mediterraneo:** il mediterraneo ha sempre offerto numerosi vantaggi per la navigazione, venti moderati, tempeste poco frequenti e cieli chiari per orientarsi con le stelle di notte. Gli ostacoli non mancano, infatti il sistema dei venti e correnti consiglia di adattarsi alle stagioni, infatti raramente nel 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, come in tutti i mari, si possono distinguere due tipi diversi di navigazione, non sempre separabili con facilità: la navigazione locale e la circolazione ad ampio raggio. La prima è la meno conosciuta, ed è quella che avviene intorno alle coste e con imbarcazioni modeste ma le navi non si allontanano dalle coste e si trasportavano maggiormente prodotti alimentari, la seconda fa uso di navi di dimensioni e portata maggiori, dai porti si raggiungevano approdi lontani di settimane in mesi. Il mediterraneo nel tardo medioevo e nell'età moderna ha ancora all'incirca le dimensioni romane. Prevalentemente in questo mare si trasportano prodotti pesanti, 90 per cento dei traffici, anche se nelle navi tra il IX e il XVIII le stive erano piene di grano, olio, vino, pesce, sale, legname. Questi prodotti sono la base del commercio di massa che impegna gran parte della navigazione soprattutto nei commerci a breve raggio. Nel IX secolo il mare era dominato dalle navi arabe e il siriano Abu al fad diceva che era meglio puntare nel commercio di merci che erano richiesti dalla massa. I due tipi di traffico, di prodotti di massa e prodotti preziosi, convivono nelle stesse navi. Nel quattrocento i mari sono dominati da Genova, e il traffico principale era del grano, dove si cerca di mettere in comunicazione terre coltivabili ma con poca popolazione e terre poco coltivabili ma con molta popolazione ovvero il commercio rappresenta il rimedio alla ineguale distribuzione. Nel Cinquecento la circolazione comprende ancora prodotti alimentari (olio, carne salata), materie prime (lana, cotone), spezie e prodotti manufatti tra cui soprattutto tessuti. Alla fine del Cinquecento il grano è il protagonista sulle navi dell'erupa settentrionale, anche soprattutto per le carestie del 1590-91 e 96, e queste esportazioni continueranno anche in seguito. È possibile calcolare le dimensioni, nel trecento, gli scambi di Venezia si esaurivano nei viaggi delle galere o mude, organizzate una volta all'anno dalla repubblica, ogni muda comprendeva 4 galere, e le galere più grosse arrivano a 500 tonnellate. Il grano è la merce per quantità

che domina il mediterraneo ed è stata fatta una valutazione (60 milioni di abitanti, 67-68 quintali all'anno). Le spezie erano i prodotti più importanti in valore infatti gli storici ne hanno così tanto parlato da ironizzare ciò, comprendevano ad esempio pepe, cannella, incenso, noce moscata, e provenivano soprattutto da Cina India e Indonsia e arrivavano al vicino oriente fino a tutta Europa. Le mercanzie più importanti in termini di valore erano i tessuti che seguivano il pepe e il grano che erano acquistati soprattutto da benestanti. Su questo mare si alternano diverse dinastie commerciali che si possono seguire in tre grandi epoche, quella dei mercanti arabi, mercanti italiani e mercanti nordici.

1 FASE: La prima fase inizia nel VIII con la creazione di una ampia civiltà, quella araba, che abbraccia i territori che vanno dall'India alla Spagna passando dall'Africa settentrionale. La supremazia navale 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 materie prime, il piombo. Questa circolazione interessa larga prevalenza il mediterraneo meridionale e altri territori che ha portato scambi linguistici collegati agli scambi di merci. Prima delle crociate si affermano termini come magazzino, tariffa, maona, avallo, ecc... Grazie alla presenza del dinar, moneta araba, i flussi commerciali erano agevolati. In seguito accade un'epoca d'involuzione e il predominio dei mari passa.

2 FASE: In seguito a partire dal XII dopo la supremazia araba 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. In seguito la forza commerciale di Venezia accresce dal X secolo con le crociate. Nel Mediterraneo occidentale invece 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 Costantinopoli). Il primato passa poi al nord prima a Pisa e poi Amalfi. Dalla fine del Duecento Genova sostituisce definitivamente Pisa e assume il primato del Mediterraneo occidentale. Dalla metà del Duecento arrivano prodotti dell'Asia, come le sete cinesi. Nel Duecento è Venezia a predominare, Trecento è Genova nel Quattrocento vi è un equilibrio. Gli avamposti arabi e bizantini scompaiono, mentre si moltiplicano in Africa e in Levante gli insediamenti commerciali

italiani, le colonie. L'epoca del predominio italiano è anche l'epoca in cui la bilancia commerciale europea che prima era a favore dell'oriente passa a favore dell'occidente. Sono gli europei che importano dal levante più di quanto esportino, soprattutto le spezie che provocano un drenaggio della moneta dall'europa. Il dinamismo dei commerci comincia a essere sostenuto da un retroterra industriale più ampio. La rivoluzione commerciale si lega alla cosiddetta rivoluzione industriale che accade nello stesso periodo e il successo di Genova si appoggia al rigoglio delle Fiandre. È stato più volte affermato che il Mediterraneo abbia perso la sua importanza. La sua emarginazione fu un processo graduale però gli scambi marittimi continuarono nel Mediterraneo e con il tempo accrebbero.

**3 FASE:** alla fine del Cinquecento si apre una nuova epoca di traffici, ovvero l'arrivo e l'affermazione dei mercati nordici, quindi la leadership si sposta a nord. Questa sostituzione è diversa da quella araba-italiana, in questo caso erano scomparsi, battuti nei commerci e nelle guerre. Velieri atlantici erano già comparso nella prima metà del Cinquecento, 1572, e la loro affermazione fu legata al successo del levante e in Italia dei panni leggeri verso cui gli inglesi si rivolgono. Il rafforzamento della presenza inglese nel Mediterraneo avvenne soprattutto tra il 1620 e 1640, ovvero l'epoca in cui i veneziani vennero allontanati dal levante. I commerci erano prevalentemente di metalli, pesce salato, seta, uva passa, olio, vino, lana spagnola. Nel Seicento sessanta navi inglesi raggiungono ogni anno il Mediterraneo.

**Mari del nord:** Anche l'Europa settentrionale, come a meridione, è formata da tanti mari. Il mare del nord dall'Inghilterra, alla Francia, ai Paesi Bassi, Scandinavia e Danimarca. Anche in questo caso, come nel Mediterraneo, l'importanza economica delle vie d'acqua deriva dal fatto che esse permettono scambi e traffici con aree geografiche con diversa dotazione di fattori e quindi con vocazioni produttive 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, sempre più o meno a partire dal tardo Medioevo, da ovest si muovono soprattutto manufatti e da est a nord prodotti alimentari e materie prime. Le differenze geografiche e storiche danno movimento a tanti beni diversi. I panni di lana dalle Fiandre procedono verso oriente, fino al 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, ne arrivavano abbastanza da fare circa 20-25 mila mantelli. Dei beni di circolazione più importanti i grani sono quelli con più valore, più importante sicuramente del peso. Il loro commercio diventa particolarmente attivo dalla metà del quattrocento, soprattutto per la continua crescita della popolazione e l'aumento dei bisogni alimentari che venivano presi soprattutto i cereali dalla Polonia. Di questi cereali l'85 per cento è composto da segale il resto era grano. La bilancia commerciale est-ovest era favorevole all'est, le esportazioni dai porti baltici erano il doppio in valore delle importazioni. Una 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. La divisione del lavoro tra aree geografiche che si disegna nel Cinque e Seicento, però non basta da sola, a spiegare la crescita di due grandi aree del continente. È uno degli elementi del gioco non il fattore fondamentale. Dopo tutte le merci trafficate non si spiega lo stesso la base delle relazioni coloniali nell'Ottocento con altre parti del mondo. Le dotazioni di fattori fisici, l'urbanizzazione, le relazioni sociali, gli sviluppi politici erano elementi più importanti del commercio internazionale nel determinare la struttura e il movimento della vita economica. Anche in questi mari del nord si succedono diverse dinastie commerciali: All'inizio i mercanti che prevalgono sono i frisoni, originari della Frisia. A partire dal XI secolo anche il commercio nordico si espande e anche la rivoluzione commerciale s'innesta e colpisce anche gli altri settori. In seguito altre dinastie sono quelli dei tedeschi, ovvero dell'Hansa. Le loro politiche di commercio erano più rudimentali di quelle del Mediterraneo. Le operazioni bancarie mancavano quasi del tutto nell'Hansa. La contabilità era primitiva rispetto al Mediterraneo. I commerci dell'Hansa erano basati su esportazioni verso l'Occidente di legname, cera, pellicce, segale 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 come trasportatori e marinai dei mercati tedeschi, ove nel Seicento di 3597 navi che attraversavano il Sudn 2139 erano olandesi. In seguito si ebbe un cambiamento della stazza dei vascelli e si iniziò il commercio di potassa, lino, canapa, ferro.

**OCEANI:** Le due scoperte che permettevano di raggiungere l'estremo oriente circumnavigando l'Africa, dilatarono la possibilità di contatti e di circolazioni dei beni. In

questa lunga vicenda si possono distinguere 3 fasi nell'arco che va dall'inizio del 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'arrivo in 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 quattrocento. Il flusso di metalli preziosi rimase tuttavia esiguo sino al 1540, l'anno delle scoperte minerarie. Dal momento che la Spagna aveva una bilancia commerciale deficitaria verso altri paesi dell'europa e che i governi spagnoli erano indebitati con banchieri stranieri, soprattutto genovesi, il fusso d'argento si riversò dalla spagna e arrivò fino agli altri stati. 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 i prezzi, così si produce come prima ma si ha a disposizione più denaro e di conseguenza perde il valore rispetto alle merci, e bisogna sborsare di più, ovvero l'inflazione. L'argento che si riversò nei mercati europei dopo il 1540 non fece che accelerare questa tendenza. I prezzi aumentarono continuamente più di quanto non stessero già facendo, infatti tra l'inizio e la fine del cinquecento i cereali aumentarono del 386 per cento, 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 e persero potere d'acquisto. L'inflazione complessiva dei metalli fu assai inferiore a quello ritenuto, si pensi addirittura che questa rivoluzione dei prezzi non fu nemmeno così tanto rivoluzionaria, infatti il tasso di inflazione annuo era del 2 per cento. I commerci europei con l'asia erano sempre in deficit: si acquistava molto e si vendeva poco, quindi si pagava con denaro e non con prodotti oppure con servizi commerciali. La rivoluzione dei prezzi non fu l'unico fenomeno europeo infatti c'è stata anche in india qualche anno prima. Per buona parte del secolo Anversa costituisce il centro del traffico internazionale occupando la posizione che prima era di genova e venezia. Rivoluzione dei prezzi: periodo di aumento dei prezzi nel cinquecento.

**Teoria quantitativa moneta:** teoria studiata dagli arbitristi (autori proposte-arbitrio-indirizzate al sovrano). Nel 1911 la teoria quantitativa della moneta ha trovato espressione nell'opera il potere di acquisto della moneta, dell'economista

Irving Fisher. Descritta la celebre formula:  $MV=PQ$ , m: massa moneta, v: velocità circolazione, p: prezzi, Q: quantità beni. Oppure può essere scritta  $P=MV/Q$ . Il livello dei prezzi deriva dalla quantità di moneta a disposizione.

**2.FASE:** in questa epoca tra il 1600 il 1660, mentre i commerci sui mari europei si vangono indebolendo, 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. Inoltre questa è l'epoca in cui i paesi bassi si rafforzano economicamente anche nei commerci, oltre all'utilizzo di energie, nell'agricoltura, nell'industria. Questo e il secolo d'oro per l'olanda, infatti amsterdam occupa nello scenario internazionale il rilievo che era stato in passato delle città italiane e anversa. Il suo predominio commerciale dura sino agli ultimi decenni del seicento, quando l'inghilterra consolida la sua posizione sui mari e finisce per sostituire i rivali. Londra sostuisce Amsterdam. In conseguenza del passivo della bilancia commerciale europea per l'asia, le compagnie privilegiate sono costrette a sborsare denaro in cambio di merci. La compagnia olandese delle indie orientali era la principale esportatrice in asia di metalli preziosi in cambio di tessuti, sete, spezie, tè. I portoghesi acquistavano in cina mercanzie come tessuti di seta, seta greggia, pepe, chiodi. Anche nei confronti dell'america la bilancia commerciale è deficitaria, e in seguito nel seicento c'è un aumento delle importazioni di argento si passa da 7500 tonnellate a più di 20 mila. Per le esportazioni c'è una lieve compensazione attraverso il commercio di schiavi, risorsa energetica nelle colonie, addirittura tra il 1492 e 1807 furono trasportati dall'affrica come schiavi 11 milioni di uomini.

**Mercantilismo:** Sono state date diverse definizioni diverse, a seconda delle dottrine economiche:

- 1) La ricchezza e l'aumento dei beni materiali costituiscono fini desiderabili.
- 2) Dal momento che la ricchezza complessiva non aumenta per tutti, si può dire che si può diventare più ricchi a svantaggio degli altri.
- 3) Eli heckscher parlò di politica di potenza, questa politica dovrà favorire la produzione interna di beni e soprattutto la loro esportazione: il fine è quello di vendere molto e comprare poco.

- 4) L'afflusso di denaro all'interno grazie all'esportazione di merci stimolerà il mercato e aumenterà il benessere (ricchezza e moneta vengono considerate equivalenti).

**3 FASE:** negli ultimi decenni del seicento la presenza delle navi olandesi nei commerci atlantici s'indebolisce. L'olanda viene coinvolta in guerre commerciali contro l'Inghilterra che assume il predominio nei commerci oceanici e diventa la nuova nazione guida nel commercio internazionale. Il commercio inglese aumentò di 2,4 volte e quello francese aumenta di ben 3 volte nello stesso periodo. Si estende il commercio con America e Asia e cambia la composizione di questi commerci, e in Europa aumenta il commercio di tè, spezie, caffè e tessuti. È importante inoltre considerare un altro cambiamento di rilievo in questi traffici con l'Asia: gli acquisti vengono pagati sempre di più con merci. Anche per quanto riguarda gli scambi con le Americhe le esportazioni aumentano nel settecento. Questo cambiamento è dovuto all'aumento della popolazione e quindi crescita attività produttive. All'inizio gli abitanti delle colonie erano in tutto 300.000 quindi era ovvio che la domanda di merci manufatte fosse elevata e soprattutto questa popolazione domandava merci in metallo, utensili, bottoni, fibbie... Si rafforza sempre più il commercio triangolare, America, Africa ed Europa, e l'America diventa più importante dell'Asia nei commerci europei. L'importanza effettiva dei commerci ad ampio raggio viene trattata da diversi storici; esempio Marx dice che il tesoro catturato fuori dall'Europa quindi con rapina e assassinio rientrava nella madre patria e diventava capitale. Questa tesi è stata molto replicata perché non sempre i benefici furono così come si ritengono. Le compagnie privilegiate che commerciavano in Oriente ebbero maggiore successo. Sia la compagnia inglese delle Indie e sia la compagnia olandese nel periodo tra il 1630-1634. In sei anni dopo il 1715 i saggi dicono che i profitti arrivano anche al 40 per cento. Per quanto riguarda il contributo dei profitti commerciali derivati dai traffici oceanici corrisponde all'1 per cento. Un beneficio maggiore di quello dei mercati lo ottennero i consumatori europei. In realtà gli effetti dei commerci oceanici non si distribuirono uniformemente: ne trassero beneficio soprattutto i porti atlantici e il loro retroterra. L'Inghilterra fu la regione che da tutti questi sviluppi ne ha tratto i maggiori benefici, infatti dopo il 1660

avvenne una specie di rivoluzione commerciale in contemporanea ad una rivoluzione agraria, che in seguito avverrà la rivoluzione industriale. Questi progressi porteranno in seguito ad un vero e proprio decollo alla fine del settecento. Nel 1570 l'Inghilterra era ancora arretrata infatti aveva ancora un solo prodotto di rilievo di esportazione, commerci concentrati nei mari del nord, e in seguito le esportazioni si riducono a meno del 50 per cento e aumentarono con forza le riesportazioni. Il forte slancio che i commerci inglesi rilevano dopo il 1750 fu legato al crescente assorbimento di beni manufatti da parte dei mercati americani. Verso il 1770 l'Inghilterra esportava circa un quarto della sua produzione industriale e il mercato interno svolse una funzione sempre più importante di quello estero, dal momento che il suo volume era assai maggiore. Se il mercato interno forniva osigeeno e comustibile ad alimentare il fuoco è stato il mercato esterno a far si che divampi.

**I FIUMI:** All'interno delle terre emerse il sistema dei fiumi è una continuazione delle vie d'acqua marine. Questo tipo di trasporto viene considerato migliore di quello via terra perché consente costi di trasporto assai inferiori. Il sistema fluviale non può permettere trasporti così versatili come quelli stradali. Le strade sono costruite dagli uomini per soddisfare i propri bisogni, i fiumi invece sono un fattore naturale con cui gli uomini devono fare i conti. Si possono solo in parte modificare diventando canali. Fiumi maggiori e fiumi minori si uniscono e formano reti animate di circolazione come per esempio, in Inghilterra con il Tamigi, o l'Europa orientale con l'Oder, la Vistola, la Duna. Nel mondo musulmano i grandi fiumi erano pochi e questo costituì sempre un ostacolo alla circolazione che avveniva per lo più con cammelli e muli da soma. Nelle civiltà dell'Asia il sistema fluviale era assai importante. A partire dal VIII secolo in Cina si verificò un aumento degli scambi delle regioni toccate dallo Yangtze. Si formò una rete di traffici che sfruttava fiumi, canali, laghi fino a formare una specie di area commerciale unita. Alla fine del Cinquecento Carletti scrive che si può andare ovunque tramite i fiumi che si può arrivare poco lontani via terra o via cavallo. Nel Seicento Daniello Bartoli conferma le osservazioni di Carletti scrivendo che in Cina i fiumi sono: continuamente pieni di navi, traffico, e passeggeri. Addirittura nel Settecento il trasporto fluviale era diventato

proverbiale a tal punto che persino i viaggiatori confermavano questa tesi. Il trasporto delle merci via fiume permette un risparmio di energia enorme, infatti un cavallo da soma poteva trasportare per strada un quintale invece una chiatte 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 un unico albero 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 del nord molto spesso impediva la navigazione; l'acqua alta e l'improvviso ingrossamento soprattutto dei fiumi piccoli. Inoltre anche ostacoli creati dall'uomo: gli sbarramenti per la pesca, i mulini, i ponti, e soprattutto nelle navigazione via fiume, come in quelle via terra, 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, e in questa epoca si ebbe la rovina del sistema stardale che favorì l'aumento dei traffici nelle acque interne. Durante invece l'età moderna i fiumi continuarono a svolgere funzioni importanti, in europa orientale i traffici erano rilevanti sul don, la dvina, il bug 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: yonne, l'alube, l'oise che confluiscono col senna. In Italia alla fine del medioevo, il po era la principale via d'acqua. Ai suoi traffici erano interessate molte città che si trovavano lungo il suo corso e che a esso erano collegate tramite affluenti e canali esempio: Modena, Bologna, Parma, Lodi, Milano. I porti erano numerosi, soprattutto nel quattrocento erano 29 solo nel ducato di Milano. Nel nord Europa, particolarmente in olanda e Inghilterra, i traffici dei fiumi svolsero in età moderna una funzione economica fondamentale. Nel seicento si venne organizzando un sistema di servizi che sfruttava la rete dei fiumi e dei canali e consentiva la circolazione degli uomini su una scala mai vista in precedenza, addirittura c'erano orari, coincidenze, tariffe. Questo sistema di trasporti, di merci e di uomini, favorì il consolidamento di relazioni più organiche tra le diverse città dei paesi bassi settentrionali. Oltre alla facilitazione dei traffici anche

locali offerte dal mare, il sistema dei fiumi e dei canali, consentì in Inghilterra una circolazione interna più capillare e a basso costo sin dal tardo medioevo. Nella metà del settecento prese il via di numerose costruzioni di canali, così il carbon fossile, pesante e costoso da trasportare è stato molto trafficato, che sarebbe stato assai inferiore in caso contrario alla vigilia della rivoluzione industriale.

**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, da mantenere e da creare, e il trasporto avviene tramite fonti di energia umana o animali costosi. I commerci interni si potrebbero dire nacquero dopo i commerci internazionali. Proprio per questo in molte civiltà antiche basate sulla sussistenza integrata e il baratto e forme primitive di scambio monetario. Da una parte una circolazione di beni commerciali spesso di alta qualità, dall'altra parte scambi senza mercato. Tutto questo è vero anche per l'Europa dei mille anni prima della industrializzazione. La tendenza è verso una lenta dilatazione degli scambi sulle strade interne: l'interscambio tra individui e aree geografiche aumentano. I traffici via terra sono ostacolati da in ogni parte del mondo da caratteri fisici dei diversi territori. Ogni via è una sfida alla vegetazione, corsi d'acqua, agli smontamenti del terreno, agli agenti atmosferici che interferiscono con il trasporto delle merci. Nell'estremo oriente i commerci sono sempre stati impediti da grovigli di catene montuose di difficile accesso. Il trasporto di merci all'interno del mondo arabo avveniva con cammelli o muli da soma su strade che erano soltanto incerti sentieri battuti e aperti dal passaggio di uomini e animali. Anche in Europa gli ostacoli alla creazione di un sistema stradale efficiente non furono pochi. Le montagne costituirono intralci difficili da superare. La pioggia, il ghiaccio, la vegetazione travolgendo le vie esistenti. 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 allora erano per lo più instabili tracciati. Erano preferiti i commerci via mare e via fiume, soltanto dopo il XII-XIII secolo con il consolidamento dei centri rurali ripresero le 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, mentre le vie meno importanti si chiamavano, caminum e per superare i fiumi si usavano ponti di legno durante il medioevo. La parte più complicata riguardava il superamento delle catene montuose, soprattutto le alpi che rappresentano il principale massiccio europeo. In epoca romana erano già praticati valichi occidentali: Monginervo e San Bernardo. La prima strada carreggiabile nelle alpi fu costruita nel 1388 tra Coira e Chiavenna 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 nel 1563 i giorni furono elevati a sei. Nonostante le difficoltà dei traffici via terra e nonostante i costi elevati, essi prevalsero sempre e nettamente su quelli di fiume e a lungo anche su quelli via mare, esempio in Francia nel 1828 ogni anno per fiume o per canale circolavano 4,8 milioni di tonnellate e per terra 41,3 e invece in Inghilterra all'inizio del seicento su 106000 panni che raggiungevano Londra 100.000 arrivavano per via terra. La stragrande maggioranza dei cereali commerciati seguiva le vie della terra, ed era ovvio per un genere di consumo la cui produzione non era concentrata, ma dispersa su ampie superfici. I viaggi via terra nonostante le insidie erano più sicuri di quelli di mare, che ad 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. Tra la metà del duecento e metà trecento esse fornirono una possibilità di contatto tra civiltà lontane come l'Europa e l'Asia. La formazione di un grande impero mongolo in Asia favoriva allora i contatti tra Europa e estremo oriente via terra. Il suo smembramento e la ripresa delle guerre interruppero queste relazioni dai primi del trecento. In seguito è stato suggerito che per i commerci ad ampio raggio il mare finisce per essere la prevalenza. Oltre alle condizioni fisiche difficili, la circolazione su strada poteva beneficiare in Europa dell'uso dell'energia animale: cavallo e mulo, soprattutto nei tragitti brevi, anche del bue. In alcune parti del mondo, nell'Africa settentrionale e nel vicino medio oriente, veniva usato per i trasporti il cammello, poco il cavallo e il mulo. In Cina invece i trasporti avvenivano per opera dell'uomo senza l'aiuto degli animali. Un modo,

anche questo, di economizzare una manodopera cara: In europa soprattutto. Gli animali venivano caricati per lo più da soma, un piccolo mulo poteva trasportare fino a 230-260 kg, uno adulto 340-350. La capacità di un cavallo era minore, circa un quintale e ancora minore quella dell'asino. I carri a quattro ruote, cui erano aggiogati quattro o sei animali portavano fino a 1200-1500 chili, anche se i carri ancora nel cinquecento erano poco adoperati infatti sembra che venissero usati di più in germania che in italia. Con questi mezzi erano i trasportatori che effettuavano il traferimento delle merci per i mercanti già a partire dal due trecento i mercanti avevano smesso di seguire le proprie mercanzie, infatti i mercanti di quell'epoca posso essere chiamati mercanti sedentari. Il fatto che i mercanti non fossero più obbligati a seguire le merci fu una specie di innovazione tecnologica. Sulle strade a seguire le proprie merci erano solo i mercanti ambulanti( colponteurs, pedlars). Secondo alcune ricerche le spedizioni in germania e polonia erano seguite da ebrei girovaghi. La difficile percorribilità delle strade si traduceva in tempi assai lunghi di trasporti, causa stagioni, congiunture militari ecc... 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 quelli 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 dodici giorni. Tra roma e napoli invece la strada era così insicura che conveniva servirsi del mare. Allora al mezzogiorno italiano una sola via carreggiabile che collegava napoli ad altre città. Le altre erano solo piste o sentieri da percorrere o a piedi o a cavallo o con un mulo. Quindi per molteplici motivi prima elencati i costi di commerci di terra erano elevati, ovviamente più elevati per merci pesanti. Ad esempio in inghilterra i costi di trasporto incidevano del 1,5 per cento sul valore del carico nel caso di una merce relativamente leggera e per merci pesanti o di valore il 15 per cento. Michael Postan( storico britannico) scrisse ciò: La proporzione dei costi commerciali rispetto ai costi totali era sicuramente minore nel medioevo che oggi, che è un altro modo per dire che le economie più consistenti sono risultate dalla rivoluzione industriale piuttosto che dai miglioramenti avvenuti nel trasporto e nella distribuzione. In sostanza possiamo dire che 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 di traffici su strada, mare fiume in tutto il continente. I costi di trasporto erano accresciuti dai dazi cui le merci 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. Arrivato a destinazione avrebbe dovuto sostenere il dazio d'entrata. In Italia la ricomposizione politica che si attuò non ridusse mai il numero delle dogane e dei dazi. La conseguenza era ad ogni passo in Toscana sorge un impedimento, che contrasta la propagazione dell'interno ed esterno commercio. In altri paesi era molto diverso ad esempio in Germania le molteplicità dei poteri politici si traduceva in 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 della storia della economia europea. Gli storici, su questo, hanno insistito a lungo anche troppo. Non c'è dubbio sul fatto che la diffusione dello scambio all'interno di un'economia agraria e paleoindustriale finì con il tempo per generare una maggiore produttività, quindi le relazioni di mercato procedevano in estensione e in profondità. I progressi del mercato si collegavano con l'incremento dell'efficienza del meccanismo economico nel complesso. È difficile proporre una cifra di tale espansione, infatti si dispone d'indicazioni, anch'esse non del tutto precise. Secondo alcuni fu raggiunto nel duecento un volume di scambi che è stato superato solo dopo il XVIII secolo, seguendo prima un periodo di depressione fino alla metà del quattrocento, per depressione si intende che i dati quantitativi relativi agli scambi diminuiscono. È stata avanzata l'ipotesi che tra la fine del seicento 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 inglesi erano aumentate di circa 9 volte, in olanda invece dopo un aumento dell'1,3 ci fu stabilità. Nell'ottocento 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 fondamentalisti per una trasformazione complessiva, che partendo con gli scambi, finiva per investire tutta la vita economica: il loro scopo è accumulare ricchezze. Questi capitalisti erano usciti da quella massa di sradicati e miserabili che quando il commercio iniziò a formarsi, si misero d'impegno per far 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; tali da sorreggere le discussioni sulla figura da un punto di vista psicologico del mercante.

**Fugger:** dinastia commerciale che dominavano la vita economica del tardo medioevo, originari di Augusta, nella Germania meridionale. Hans primo membro della famiglia, tessitore, che emigrò dal suo villaggio nel 1380. Hans unì il commercio del cotone con le attività artigianali, anche se non abbandonò le attività di tessitore. Il figlio prese decisamente l'impegno commerciale del settore, alla sua morte nel 1469 la sua ditta occupava una posizione importante della regione. L'attività della società compì un salto di qualità quando, dopo la morte dei figli maggiori, la guida passò al fratello più giovane che fu detto il ricco. Per pagare i debiti il figlio Jacob poi mise le mani sulle miniere d'argento. Verso il 1575 e il 1607 la famiglia risentì negativamente delle bancarotte della corona spagnola. Con la liquidazione della società negli anni trenta la società rimase con le proprietà fondiarie accumulate dalla famiglia in più di un secolo.

**Innovazioni tecniche trasporti:** Molte innovazioni dal tardo medioevo contribuirono ad accrescere l'efficienza degli scambi. I costi della produzione per il sistema dei trasporti crescono meno rapidamente dei vantaggi che i mercanti possono trarre dalle loro attività. In seguito si va verso un rendimento decrescente, e si riesce a contrastare questa tendenza tramite delle mutazioni anche dette innovazioni che permettono di adattarsi all'ambiente che

cambia. Qui parliamo delle innovazioni dei trasporti, per quelli via terra, una novità fu lo sfruttamento del mulo e del cavallo. L'efficacia di questa innovazione divenne migliore con l'uso dei carri a due e quattro 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 solo nella metà del seicento 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 seicento, e si accelera nella seconda metà del settecento con una costruzione di una rete di grandi strade. In Inghilterra i trasporti crebbero di 3 e 4 volte tra il 1500 e 1800, però i progressi ci furono in tutto il continente. Nel mille le navi che prevalevano erano: la galera, nave lunga sui 40 metri e larga circa 5-6 metri con limitata capacità di carico, mossa da un centinaio di rematori e guidata da una decina di marinai. Era adatta per la guerra. La nave tonda era lunga 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, le carte nautiche, il portolano unificato di tutto il Mediterraneo e l'introduzione della cocca, a imitazione della kogge dei mari settentrionali (nave con grande albero maestro a vela quadra). Si è ritenuto che l'adozione del timone unico abbia favorito l'aumento e l'efficienza delle navi, 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, ovvero la possibilità di allontanarsi dalla terraferma. In seguito nel cinquecento alla costruzione di navi mosse dal vento e con cannoni a bordo, così da fungere sia come trasporto sia da guerra: esempio il galeone. Contemporaneamente 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 navi che permisero di rendere i viaggi più veloci. Queste innovazioni furono accompagnate e favorite dalla graduale attenuazione della pirateria. I costi per la protezione aggravò i traffici via mare, ogni nave doveva essere armata, e una parte della ciurma doveva essere di difesa per la

nave e i premi assicurativi erano più elevati. I costi per la difesa passarono agli organi pubblici e si creò una tassazione assicurativa che copriva questi costi. Tra il 1600 e il 1850 il costo dei trasporti si dimezzò. Il rapporto carico-equipaggio nel 1400 era un marinaio ogni 5-6 tonnellate e in seguito uno ogni 7-8.

**Innovazioni delle pratiche di affari:** Il campo dei trasporti è influenzato dalle 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 che possono rendere più agevole lo scambio. Esse comprendono gli usi della moneta, le forme contabili, le strutture associative, le istituzioni giuridiche che presiedono lo svolgimento dei traffici. Queste innovazioni dovevano lubrificare la circolazione accrescendone l'efficienza. Molte delle innovazioni mercantili dell'età pre-industriale sono ricollegabili 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 monometallismo 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) e il "soldo" d'oro (corrispondente a 12 denari). Il soldo è 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 per evitare un processo deflazionistico (riduzione dei prezzi). Negli scambi internazionali si preferiva utilizzare monete d'oro extraeuropee come i dinari arabi o gli iperperi 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", utilizzato prima 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. Nasce dunque 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" (in oro) adoperata nelle transazioni internazionali, nella finanza

e negli acquisti all'ingrosso. Chi può avvantaggiarsi di questa separazione sono i grandi mercanti imprenditori che ottengono moneta grossa dalle vendite internazionali e pagano moneta piccola negli acquisti dai piccoli produttori e nei pagamenti salariali. Nacque poi nel trecento, l'azienda bancaria autonoma, completamente o quasi da quelle commerciali. I prestiti di queste società raggiungevano cittadini, abitanti delle 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, cassa occasionale, dello scoperto, dell'assicurazione. Nel quattrocento si affermano i primi esempi di banca pubblica, ovvero istituti sorti per iniziativa dei francescani come forme di beneficenza: prestito su pegno. Dal XII secolo si verifica una evoluzione delle società commerciali e dei loro modi di finanziamento, come ad esempio, l'affermazione della commenda a fianco 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 personalmente 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 cinquecento. A questo genere di società appartiene la compagnia olandese delle Indie, che integrava le funzioni dei sovrani con quelle di un'associazione d'affari, e si distingueva dalle altre per il fatto di avere diritto di monopolio nei commerci olandesi con l'Asia. Alla formazione del capitale contribuivano i risparmi dei ricchi che si consolidò con la pratica delle vendite di azioni in borsa. Lo svolgimento di operazioni commerciali complesse presupponeva forme di contabilità più complesse. Un esempio di contabilità complessa fu la partita doppia, che compare nel XIII secolo, che 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.

**Lettera di cambio:** Tecnicamente funziona così: in una città un mercante detto datore dà a un altro mercante detto prenditore una certa somma di denaro in moneta locale. Il prenditore dà al datore una lettera di cambio in cui s'impegna a restituire la somma in un'altra località tramite un pagatore (lui stesso o un suo agente). Il pagatore quindi restituisce la somma in un'altra moneta in un'altra località al beneficiario (di solito è il corrispondente del datore). E' un'operazione di prestito dove si hanno due piazze commerciali, due monete e 3 o 4 operatori economici.

**Contratto commenda:** Nel Medioevo contratto (detto anche accomanda, comanda) con cui un soggetto riceveva in prestito somme da impiegare nel commercio, con l'obbligo di restituirle, entro il termine fissato, con una parte del guadagno.

**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. Per far fronte 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 compratori vi 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 beni di uso non corrente: 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 mercanzie 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 mercanzie

Fiere della CHAMPAGNE (pressi di Parigi) 1100-1320. I mercanti sono fiamminghi, francesi e italiani (tessuti, cuoio, spezie, vino, cavalli)

Fiere di GINEVRA 1350-1500, presenza di filiali delle principali compagnie commerciali e bancarie italiane (Medici, Spinola, Grimaldi): incontro tra Mediterraneo (prodotti tipici) e nord Europa (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 finanziaria delle obbligazioni tra mercanti.

Fiere di bisenzone: le fiere di bisenzone si affermarono nel cinquecento, 1534, dove non si trattavano merci, vi partecipavano 200-250 mercanti da varie parti d'europa. Lo scopo principale delle fiere era quello di rendere possibile il saldo dei conti dei mercanti intervenuti senza il trasferimento delle corrispondenti somme di denaro. Ogni 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 seicento le fiere di bisenzone persero rilievo nel quadro dell'economia europea.

Nel '600 con lo svilupparsi delle Borse (come quelle di Amsterdam e Londra) 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 in occasioni di feste religiose.

W.H.SLEEMAN scrisse che gli indù tengono fiere su tutti i loro fiumi sacri, in luoghi consacrati, o dalla poesia o dalla tradizione. In età moderna esistono anche fiere specializzate in qualche merce particolare. Spesso nel bestiame. In inghilterra nel cinquecento si tenevano fiere in cui si contrattavano pecore, cavalli, buoi. Le merci che comparivano alle fiere erano quelle di acquisto non quotidiano. Una geografia delle fiere in europa nell'età moderna è solo possibile con alcune lacune in aree limitate. 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 seguito in piemonte il numero delle fiere aumenta da 351 a 715 anche in comunità come bardonecchia, oulux, demonte ecc... Secondo turgot che scrisse un articolo foire dell'enciclopedia, la presenza di così tante fiere è un fattore negativo, e questa grande quantità è dovuta da una

scarsa vitalità dell'economia, e esse possono esistere solo in stati dove il commercio è sottoposto a troppe limitazioni e a tributi eccessivi e di conseguenza mediocre.

**I Mercati:** Se la fiera è un luogo di scambi eccezionali, il mercato è il luogo degli acquisti ordinari. La prima avviene di rado o una volta 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. Si vendono 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 altri prodotti agricoli. In piemonte, a cuneo, nel settecento, affluivano mercati di riso, vino, canapa, latticini bestiame. Anche in inghilterra i mercati non mancavano nei villaggi, infatti nel cinquecento e seicento in tutta l'isola esistevano ottocento mercati sui quali si vendono soprattutto prodotti agricoli. Si pensi che in inghilterra e galles vivevano 5500000 abitanti, il rapporto tra mercati e popolazioni poteva essere uno ogni 6000-7000. In baviera il rapporto era di circa 7300. Invece in caen con una popolazione di 600,000-680,000 da un risultato di un mercato ogni 7000 abitanti circa. Nei mercati il volume delle transazioni è superiore a quelle delle fiere (sono presenti nelle città o nelle aree densamente popolate, non nei piccoli villaggi). In Europa i mercati si diffondono dal XI secolo e aumentano considerevolmente (se ne stimano 15.000 in Europa nel 1600). Secondo alcuni autori hanno svolto un ruolo molto importante nel processo di specializzazione produttiva tra campagna e città. Si tratta di "mercati elementari" per l'immediatezza dello scambio (che riguarda prodotti di uso 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:** A differenza dei mercati e delle fiere, 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 popolata, tanto più numerosa è la clientela e tanto maggiore risulta la specializzazione produttiva delle botteghe. In una città ad esempio come Valladolid che contava, 1561, 6600 abitanti il mestiere del sarto si distingue molto rispetto agli altri che comunque sono i più importanti, calzettaio, farsettaio, 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 settori quali ad esempio 12 vaiaio, 96 calzolaio, 79 ciabattino ecc...

Le botteghe sembrano più numero nelle città ma anche in campagna sono numerose: in città ad esempio si aveva un carpentiere ogni 164 persone e in campagna 203. In alcuni casi la vendita dei prodotti è vietata nelle botteghe perché si vogliono applicare alle transazioni i controlli esistenti sui mercati: tali vincoli vengono lentamente eliminati, come avvenne ad esempio per gli artigiani nell'epoca tardo medievale che invece di vendere dovevano trasferire le mercanzie nelle piazze di mercato. Accanto alle botteghe di soli produttori anche nel medioevo esistevano botteghe di sola vendita, ovvero piccoli commercianti, come pizzicherie, drogherie. Proprio queste botteghe, ovvero dove si vende e basta, si diffondono verso il XVI e come già detto la funzione commerciale tende a staccarsi da quella produttiva. 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 seicento aumentano le botteghe, infatti, Lope De Vega afferma che todo se ha vuelto en tiendas, e il lavoro del bottegaio veniva considerata vita facile.

Quanto il numero delle botteghe aumenta in seguito nel seicento e settecento non si può spiegare in modo preciso anche perché esistevano alcune botteghe che erano provvisorie o che chiamate senza mura all'aperto. Le botteghe erano più numerose al sud, esse tendevano a concentrarsi soprattutto dove esisteva la mixed farming, dove i salariati erano più numerosi e dove le comunicazioni

stavano progredendo. In seguito anche l'idea di vendita si modificò, 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 seicento molti compratori storcirono il naso sul prezzo fisso perché si sentivano grandi contrattatori quando riuscivano ad acquistare un bene ad un prezzo basso tramite contrattazione. Innovazioni importanti nel seicento sono ad esempio, per i negozi, la pubblicità sui giornali, la vendita per corrispondenza, la distribuzione di volantini per richiamare l'attenzione. Poi non si fa più affidamento sulle insegne, ma nacquero le vetrine, e un viaggiatore francese disse meravigliato a Londra 1728 che i negozi sono 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 bella vista da ogni direzione.