

D

Dipartimento

S

Scienze

E

Economiche

# Note di Lavoro

Università  
Ca' Foscari  
Venezia

Dipartimento  
di Scienze  
Economiche

Luciano Pezzolo

I traffici mediterranei, 1400-1700



## I traffici mediterranei, 1400-1700

**Luciano Pezzolo**

*University Ca' Foscari of Venice  
and School for Advanced Studies in Venice Foundation*

First Draft: February 2009

### **Abstract**

This paper surveys the reasons of the rise and decline of the Italian economy throughout the early modern period. The decline started well beyond the discovery of America and, consequently, the causes of the so-called economic decline of Italy are not to be found as much in changes of the geography of commercial flows as in both the complex restructuring of the world market and the power relations between merchant powers.

### **Keywords**

International trade; Early-modern Economic history

### **JEL Codes**

E, 31, E41, E42, E44, E51, D40, F33, N13, N23, N44

### *Address for correspondence:*

Luciano Pezzolo  
Department of Economics  
University Ca' Foscari of Venice  
Cannaregio 873, Fondamenta S. Giobbe  
30121 Venezia - Italy  
Phone: (+39) 041 2349150  
Fax: (+39) 041 2349176  
pezzolo@unive.it

*Le Note di Lavoro sono pubblicate a cura del Dipartimento di Scienze Economiche dell'Università di Venezia. I lavori riflettono esclusivamente le opinioni degli autori e non impegnano la responsabilità del Dipartimento. Le Note di Lavoro vogliono promuovere la circolazione di studi ancora preliminari e incompleti, per suscitare commenti critici e suggerimenti. Si richiede di tener conto della natura provvisoria dei lavori per eventuali citazioni o per ogni altro uso*

Le Note di Lavoro  
del Dipartimento di Scienze Economiche  
sono scaricabili all'indirizzo:  
[www.dse.unive.it/pubblicazioni/](http://www.dse.unive.it/pubblicazioni/)  
Per contatti: [wp.dse@unive.it](mailto:wp.dse@unive.it)

Dipartimento di Scienze Economiche  
Università Ca' Foscari di Venezia  
Cannaregio 873, Fondamenta San Giobbe  
30121 Venezia Italia  
Fax: ++39 041 2349210

La scoperta dell'America è stata a lungo considerata un evento drammatico per le vicende della Penisola. Il viaggio di Colombo avrebbe rappresentato un vero e proprio spartiacque tra l'economia medievale, incentrata sul Mediterraneo e controllata dai mercanti italiani, e l'età moderna, che vide l'irrompere di nuove potenze – anzitutto l'Olanda, la Francia e l'Inghilterra – e il conseguente drastico e rapido declino dell'Europa mediterranea. Così, in breve tempo il baricentro dei traffici si sarebbe spostato dal sud all'Europa atlantica, favorita nei collegamenti con il Nuovo Mondo. Le fortune medievali e le successive difficoltà dell'Italia sarebbero dunque da attribuirsi alla sua posizione geografica. Collocata al centro degli scambi tra Medio Oriente e Occidente europeo, essa avrebbe avuto un ruolo cruciale nel mercato internazionale. Con la grande fase dell'apertura intercontinentale dell'economia europea, la penisola sarebbe stata duramente ridimensionata e si sarebbe avviata a ricoprire un ruolo periferico. Tale quadro ha goduto di ampio successo ed è stato presentato largamente sia dai manuali scolastici sia dalle varie narrazioni storiche divulgative, che miravano più a raccontare gli avvenimenti in uno stile accessibile a un vasto pubblico che a proporre un discorso scientificamente aggiornato. Questo contributo non mira a negare tali dinamiche, ma si prefigge di ribadire che i tempi del declino vanno certamente spostati in avanti, ben oltre il fatidico 1492, e che, di conseguenza, le cause della cosiddetta decadenza dell'economia italiana – e di quella mediterranea in generale - non vanno ricercate tanto, o almeno non solo unicamente, nei mutamenti della geografia dei traffici a lunga distanza quanto in una

complessa ristrutturazione del mercato mondiale e nei rapporti di potere tra le diverse potenze commerciali.

### **Le ragioni di un successo**

Le principali componenti dell'interscambio tra Europa e Medio Oriente durante il basso medioevo erano costituite da grano, spezie orientali (pepe, zenzero, chiodi di garofano, noce moscata), materie tintorie e cotone grezzo, prodotto in Egitto e Turchia e richiesto dalle manifatture della Germania meridionale e delle città italiane, nonché seta proveniente dalla Persia. In cambio, gli europei esportavano verso il Levante metalli (rame e soprattutto argento, reclamato in gran quantità dalla Cina), tessuti di lana e seta lavorata, olio d'oliva spagnolo e nordafricano.

Per quanto riguarda le spezie, sotto questa denominazione rientravano numerosi prodotti, che spesso avevano poco a che fare con gli aromi esotici. Ad ogni modo, è importante sottolineare che il settore delle spezie orientali costituiva uno dei motori del commercio a lunga distanza e che era generato da una domanda proveniente dalle élites europee. Tali prodotti non erano tanto impiegati per la conservazione dei cibi (i metodi tradizionali consistevano nel salare o affumicare le carni) quanto per valorizzare le tavole dei ceti più abbienti. La presenza in un banchetto medievale di noce moscata o di chiodi di garofano rappresentava una sorta di status symbol, essendo generi estremamente costosi. I caratteri della domanda europea erano dati da un lato da consumi di lusso (spezie e sete in particolare) e da richieste di prodotti per le manifatture tessili. Tra la fine del medioevo e la prima età moderna il prezzo delle principali spezie orientali diminuì permettendo così il loro consumo a fasce più ampie della popolazione europea. Il prezzo all'ingrosso del pepe

a Venezia, ad esempio, dimezzò lungo il XV secolo; e se agli inizi del secolo un mastro muratore doveva lavorare quasi tre giornate per acquistare un kg di pepe, all'epoca di Colombo ne bastavano due, sebbene i salari reali fossero diminuiti (Lane 1968, pp. 188-89; Mueller 1997, 661-64; Malanima 2002).

In questo contesto, la penisola italiana si trovava in una posizione estremamente favorevole; la crescente domanda europea nel basso medioevo sosteneva una straordinaria espansione dei mercati. Venezia svolgeva un ruolo strategico nel collegare i mercati orientali alle regioni dell'Europa centrale, da dove affluivano i metalli (rame e soprattutto argento) da scambiare con prodotti levantini. Non a caso in laguna i mercanti tedeschi costituivano una delle più importanti comunità mercantili. Genova, che sino agli inizi del XV secolo era la principale concorrente dei veneziani in Levante, fungeva da scalo per le merci che risalivano lungo la direttrice del Sempione verso la Francia e le Fiandre, mentre dal suo porto partivano imbarcazioni di manufatti italiani verso la penisola iberica, Bruges e l'Inghilterra. Le posizioni delle due città marinare si erano consolidate grazie all'espansione coloniale nel Mediterraneo orientale e nel Mar Nero. Veneziani e genovesi avevano approfittato del lungo processo di disfacimento dell'impero bizantino per acquisire privilegi e occupare territori che permettevano di controllare le rotte tra oriente e occidente. Dietro il successo dei mercanti italiani si profilava la capacità bellica delle flotte, a sostegno degli interessi commerciali della madrepatria. Era inevitabile che le due potenze mercantili si scontrassero. Dopo accanite e aspre guerre condotte tra il XIII e gli inizi del XV secolo, Venezia riuscì a limitare la concorrenza genovese nel Medio Oriente, conseguendo così una sorta di monopolio sui più rilevanti traffici. Verso la fine del Trecento le galee veneziane trasportavano circa i due terzi dell'ammontare totale delle spezie importate in Europa (il rimanente era

suddiviso tra genovesi e catalani); un secolo dopo su una stima di 700.000 ducati investiti dagli europei nei commerci levantini circa 500.000 ducati appartenevano a veneziani (Ashtor 1975, p. 609). Se accettiamo questa valutazione di mezzo milione di ducati, essa corrisponde a poco più di 19 tonnellate di argento, pari a metà delle entrate fiscali veneziane e a circa tre quarti del bilancio inglese dell'epoca. Ma quel che sorprende è che tale ammontare equivale al doppio del valore delle merci asiatiche importate annualmente dalla Compagnia Olandese delle Indie Orientali negli anni Venti del Seicento, e non sfigura rispetto al valore (22 t) fatto segnare nel decennio successivo (Steensgaard 1990, p. 110).

Lungo il Quattrocento Genova, dal canto suo, stava mutando la struttura dei propri commerci, anche a causa delle crescenti difficoltà nel mantenere il controllo sulle colonie orientali; essa abbandonò progressivamente il traffico relativo alle spezie e alle merci di elevato valore rispetto al volume e si concentrò invece su prodotti voluminosi e meno pregiati. Nello stesso momento gli occhi e gli interessi dei genovesi si rivolsero verso l'oro e i coralli africani nonché soprattutto verso occidente e in particolare la penisola iberica. La parabola seguita da Genova non sembra comunque relativa solo alla composizione merceologica del commercio d'oltremare. Guardando ai dati fiscali concernenti l'attività del porto, pare che l'età d'oro del commercio marittimo genovese sia da individuarsi nel Due e Trecento, allorché la potenza economica e militare della città si era dispiegata su tutto il Mediterraneo. Basti considerare che nel 1348 le entrate doganali di Pera, sotto il controllo genovese, assicuravano un gettito di 200.000 soldi d'oro, mentre quelle imperiali di Costantinopoli raggiungevano appena i 30.000 soldi (Braudel 1974, p. 2102).

Al di là del fattore geografico, occorre spiegare perché gli italiani riuscirono a conseguire una posizione centrale nel

sistema economico internazionale durante il medioevo. Senza dubbio l'abilità tecnologica nel settore navale giocò un ruolo rilevante: le imbarcazioni italiane si rivelarono particolarmente efficaci nelle acque mediterranee in termini sia di costi di servizio sia di capacità difensiva. Il grande problema dei trasporti marittimi infatti risiedeva nella difesa del carico non solo dalle calamità naturali ma soprattutto dalle minacce dei pirati e – spesso – dei concorrenti. Ecco perché i carichi particolarmente preziosi erano trasportati sulle galee, imbarcazioni agili e veloci mosse dal vento e se necessario dai remi. I costi di mantenimento delle galee erano certamente superiori alle navi tonde, ma consentivano una maggior protezione del carico, poiché i rematori si potevano trasformare rapidamente in combattenti. La galea fu l'imbarcazione regina del sistema navale veneziano, che si sviluppò dal primo Trecento basandosi su convogli di galee che viaggiavano di conserva verso i principali porti del Mediterraneo e, successivamente, nelle Fiandre. Le principali merci dovevano avere un elevato valore unitario che giustificasse gli elevati costi di protezione. Spezie e sete dunque erano caricate e trasportate dai convogli di galee, mentre merci voluminose, quali cotone, cereali, barili di olio e vino, erano stivate nelle cocche, imbarcazioni a vela di ampia stazza. La tabella mostra l'andamento dei traffici imperniati sulle galee da mercato veneziane.

Tabella 1: Galee da mercato veneziane impiegate nelle rotte commerciali, 1391-1569

	Aigues	Romania	Alessandria	Beirut	Cipro	Fiandre
Barberia	Mortes	Totale				
1391-1400	23	29	48	34		134

1401-10	18	29	29		36			112
1411-20	28	38	40		40		10	156
1421-30	30	32	36		43		18	159
1431-40	36	37	44	1	36	5	14	173
1441-50	30	39	30	6	41	21	12	179
...								913
1501-10		25	23		18	18	2	86
1511-20		14	18		6	4		42
1521-30		18	20		6	6		50
1531-40		8	16		3	3		30
1541-50		6	19					25
1551-60		6	9					15
1561-69		6	6					12

Fonte: Stöckly 1995, pp. 118, 130, 142, 151, 163, 168, 173; Judde de Larivière, 2008, pp. 66-67.

Al numero di galee che collegavano Alessandria e Beirut si devono affiancare circa 380 cocche, che operarono nel periodo tra 1391 e 1450 (Ashtor 1983). Le galee erano appaltate dal governo a mercanti, che si occupavano di armarle ed equipaggiarle. I rapporti tra i vari investitori erano regolati da norme che miravano a distribuire oneri e guadagni in misura egualitaria. A Venezia gli investimenti nei commerci d'oltremare non erano riservati a una ristretta élite, ma si aprivano a numerose e diverse figure: dal ricco patrizio alla vedova, dal rematore al modesto negoziante. Genova invece, verso la fine del Trecento, scelse di impiegare diffusamente grandi imbarcazioni a vela. La specializzazione dei genovesi si rivolse verso il commercio di prodotti voluminosi quali cereali, vini e soprattutto allume. L'allume era un elemento fondamentale per le industrie tessili europee, e prima della scoperta nel 1462 e dello sfruttamento delle miniere di Tolfa, nei pressi di Civitavecchia, i



centri che fornivano la gran parte dell'allume agli europei erano Focea in Anatolia e Karahissar. La grande nave genovese dunque rispondeva alla necessità di trasportare allume, assieme a cotone, vino e olio, dal Levante verso i mercati europei.

Potenze commerciali quali Venezia e Genova erano in grado di schierare flotte da guerra che non avevano pari, per dimensioni e capacità bellica, in tutto il Mediterraneo medievale. Verso la fine del Duecento la flotta veneziana contava un centinaio di galee e Genova arrivò ad approntarne addirittura 165, mobilitando 35.000 uomini (Lane 1973; Epstein 1996, p. 182). La capacità di mobilitare soldati e flotte dipendeva altresì dalla disponibilità di denaro. E anche in questo caso le città-stato italiane si mostrarono estremamente efficaci nel trasformare la potenza finanziaria in combustibile per alimentare ulteriormente l'espansione economica e militare. Venezia e Genova traevano la gran parte delle proprie risorse fiscali dalla tassazione sui commerci e sui consumi. La vivace attività dei mercanti e dei marinai si rifletteva su bilanci ordinari che raggiungevano il pareggio. Ma la finanza ordinaria non era certo in grado di far fronte ai ricorrenti impegni bellici. A differenza dei principi e dei monarchi medievali, i governi dell'Italia centro-settentrionale erano in grado di raccogliere piuttosto velocemente ingenti capitali attraverso il sistema del debito. Sarebbe un errore, tuttavia, ritenere che lo stato vendesse sul libero mercato titoli di credito. Il meccanismo si basava essenzialmente sul dovere dei cittadini iscritti nelle liste fiscali di versare una somma a titolo di prestito. Il governo si impegnava a corrispondere un tasso d'interesse (generalmente tra il cinque e l'otto per cento annuo) finché non avesse rimborsato il prestito. Poiché i governi ebbero sempre più difficoltà a restituire il denaro ai loro cittadini, tra metà Duecento e gli inizi del Quattrocento le maggiori città italiane consolidarono il loro debito, rendendolo di fatto perpetuo. Connessa al consolidamento, fu introdotta la

possibilità ai creditori di commerciare liberamente i titoli, dando vita così a un vero e proprio mercato secondario dove si poteva trasformare il titolo in denaro contante. Ciò permise ai governi di mobilitare enormi risorse finanziarie a costi relativamente contenuti. L'entità dell'indebitamento, tuttavia, raggiunse livelli tali che gli Stati sfiorarono la bancarotta. Al di là degli aspetti finanziari, il ricorso massiccio al debito statale permise incrementare la disponibilità di denaro e di conseguenza di schierare in tempi brevi flotte ed eserciti. La potenza militare delle marine italiane permise di ottenere importanti privilegi fiscali nei porti levantini e di rendere meno insicure le rotte mediterranee.

Accanto alle attività commerciali, nel basso medioevo la penisola italiana spiccò anche per alcuni settori manifatturieri. Milano e Firenze costituirono i grandi centri dell'industria laniera. La vastità della rete commerciale italiana, che si dispiegava dalle coste del Mare del Nord al Mediterraneo orientale, permise di accedere alle grandi aree produttrici di lana grezza pregiata (Inghilterra e successivamente Spagna). Una volta preparati e confezionati, i panni più pregiati prendevano la via dei mercati levantini e nordici, dove andavano a soddisfare la domanda di una clientela agiata, mentre le lane grossolane si rivolgevano a mercati più popolari. Durante la seconda metà del Trecento Firenze produceva tra 20 e 30.000 pannilana, mentre verso il 1430 la produzione si situava attorno alle 10-12.000 pezze, per toccare le 17.000 nel 1488. Probabilmente i livelli produttivi precedenti la peste del 1348 non furono più toccati nel secolo e mezzo successivo, tuttavia il lanificio fiorentino continuò a rappresentare un settore particolarmente attivo sino alla seconda metà del XVI secolo (Malanima 1982). Per quanto riguarda Milano e la Lombardia, le scarse informazioni sulla produzione laniera medievale impediscono di tracciare una pur grossolana tendenza, ma spostando lo sguardo verso altri

comparti, quali la produzione di fustagni e il settore metallurgico, l'immagine che abbiamo è di una regione estremamente attiva, che guarda a Venezia e soprattutto a Genova come gli sbocchi sul mercato internazionale per i propri prodotti. Lungo il XV secolo si verificò in Lombardia una ristrutturazione della divisione del lavoro, che per certi versi si ritrova successivamente anche in Toscana, allorché le manifatture urbane si concentrarono sulle produzioni di lusso (i tessuti serici, di cui discuteremo in seguito) mentre nei centri minori ci si dedicò ai tessili di qualità media e bassa.

Per quanto riguarda il Meridione, le attività commerciale e manifatturiera hanno una proiezione internazionale che non è certo paragonabile ai livelli raggiunti dalle regioni centro-settentrionali. E' vero che il grano siciliano raggiungeva mercati piuttosto lontani, che lo zafferano abruzzese era presente nei banchetti di mezza Europa, tuttavia i principali settori nevralgici della produzione e della distribuzione erano controllati da operatori centro-settentrionali. Occorre comunque sottolineare che il mercato interno meridionale era piuttosto fiorente e che generava una crescente importazione di manufatti e prodotti di fascia medio-alta.

### **Difficoltà, declino e ristrutturazione**

Verso il 1490 tutto sembrava dunque perfetto. La domanda europea di prodotti asiatici era sostenuta, permettendo agli intermediari musulmani e veneziani enormi profitti, tanto più che le rotte terrestri erano estremamente difficili da percorrere. Le navi italiane solcavano i mari conosciuti, trasportando merci e uomini da una piazza all'altra; le manifatture prosperavano; i banchieri e mercanti davano l'impressione di dominare il mondo degli affari e della finanza. Eppure una serie di elementi

avrebbero inquietato, talvolta spaventato, gli uomini d'affari di fine Quattrocento. L'impero ottomano si era espanso sino a sancire la sua supremazia in Levante conquistando Costantinopoli nel 1453. Una lunga guerra aveva coinvolto il sultano e la repubblica di San Marco tra il 1463 e il 1479, interrompendo i traffici marittimi e favorendo le vie terrestri, a tutto vantaggio degli intermediari ragusei e balcanici. L'episodio che avrebbe sbigottito gli italiani, e in particolare i veneziani, non fu tanto la scoperta di Colombo, quanto il fatto che navi portoghesi erano riuscite, nel 1498, a raggiungere le fonti delle spezie nell'Oceano indiano, e a ritornare l'anno successivo a Lisbona cariche delle preziose merci.

Nel secondo Quattrocento il Portogallo in effetti aveva espanso il suo commercio internazionale e dal 1501 si appoggiò su Anversa quale piazza di riferimento sul mercato dell'Europa settentrionale. La città fiamminga era assunta a grande centro commerciale grazie alla ripresa delle vie terrestri durante la seconda metà del Quattrocento. In effetti, qui i portoghesi potevano trovare fustagni per i loro traffici con l'Africa e soprattutto argento tedesco per i nuovi clienti asiatici. Ciò tuttavia non comportò che la città sullo Schelda si stesse arricchendo a scapito di Venezia o di Genova. La fase di crescita interessò anche i centri italiani. E' vero, comunque, che agli inizi del XVI secolo i Portoghesi riuscirono ad appropriarsi di una cospicua quota delle spezie dirette in Europa e a rompere quella sorta di monopolio che gli italiani esercitavano da lungo tempo. I portoghesi, doppiando il Capo di Buona Speranza, intercettarono i flussi di spezie tradizionalmente diretti verso i porti del Mediterraneo orientale e aprirono una nuova via che connetteva direttamente Europa e Asia. Una stima approssimativa indica che le importazioni annuali di pepe in Europa nel secondo Quattrocento fossero attorno a oltre un milione di chili, dei quali circa due terzi controllati dai veneziani. Verso il 1540 il totale

delle importazioni transitava via Lisbona. Negli anni Sessanta del secolo si verificò una ripresa del mercato levantino, favorita dall'inefficienza del sistema portoghese nell'Oceano indiano: circa un milione e mezzo di pepe giungeva in Europa, di cui quasi metà trasportata dalle imbarcazioni veneziane. Alla fine del Cinquecento il volume delle merci orientali dirette verso le piazze mediorientali e destinate all'Europa probabilmente equivaleva all'ammontare delle merci trasportate circumnavigando l'Africa (Steensgaard 1973). Ben presto, tuttavia, le rotte atlantiche avrebbero definitivamente preso il sopravvento. Inoltre, ai portoghesi si sostituirono gli inglesi e gli olandesi. La tabella, relativa alle importazioni di chiodi di garofano, evidenzia con efficacia il processo di avvicendamento verificatosi sul mercato.

Tabella 2: Importazioni in Europa di chiodi di garofano, 1490-1657.

Media annua in t.

	Portoghesi e Inglese	Olandesi via territori musulmani
1490-99		50
1500-09	14	14
1510-19	15	3
1520-29	60	2
1530-39	44	6
1540-49	60	5
1550-59	55	10
1560-69	35	35
1570-79	40	35
1580-89	140	30

1590-99	110		30
1620-22	3	280	2
1638		290	
1653-57		174	

Fonte: Findlay e O'Rourke, 2007, p. 202.

Il quadro è chiaro: alla tradizionale intermediazione mediorientale e veneziana si sostituiscono i portoghesi che, comunque, mettono in crisi ma non eliminano le rotte consuete. Lungo il Cinquecento il mercato delle spezie, e con esso il ruolo d'intermediazione dei veneziani, non subisce mutamenti strutturali (Romano, Tenenti e Tucci 1970). Certo, il ruolo monopolistico degli italiani viene meno, ma la crescente domanda europea, favorita dalla diminuzione del prezzo reale delle spezie, sostiene una robusta offerta (Wake 1979). Sarà solo l'irrompere delle potenze inglese e olandese, che esamineremo tra breve, a sconvolgere gli assetti che erano venuti costituendosi.

Per quanto riguarda l'influenza della scoperta dell'America sulla vita economica mediterranea, occorre sottolineare con decisione e chiarezza che i suoi effetti non si registrarono affatto lungo il Cinquecento e neppure per buona parte del secolo successivo. L'unica conseguenza che produsse significativi mutamenti a distanza di pochi decenni dalla scoperta fu il massiccio arrivo di metalli preziosi – dapprima oro e poi sempre più argento. L'ampia disponibilità di argento, continuamente richiesto dalla Cina e dall'India, aumentò la capacità degli europei di acquistare prodotti orientali. Sebbene non si abbiano ancora dati affidabili sulla distribuzione dell'argento americano in Europa, è indubbio che una quota consistente fu trasferita dalla Spagna all'Italia, e in particolare a Genova e Venezia. La prima era il centro dei banchieri che finanziarono la corona

asburgica tra metà Cinque e metà Seicento, mentre la seconda città rappresentava ancora uno dei pilastri del sistema commerciale con il Levante.

A ben vedere, anche l'Europa settentrionale, che stava superando in termini di tassi di crescita quella meridionale, non sembra sensibilmente influenzata dalle Americhe. Ben addentro al XVIII secolo il Nuovo Mondo non rappresenta un mercato ampio e ricettivo per i prodotti europei. Il Mediterraneo continua a essere la principale area dello scontro tra le potenze commerciali. Negli anni Sessanta del XVII secolo il valore delle esportazioni da Londra verso l'America settentrionale costituiva circa un decimo di quello che interessava l'Europa meridionale; e ancora a fine Settecento i profitti del commercio inglese provenivano in gran parte dai mercati europei. Analoga situazione per l'Olanda, che aveva nella clientela continentale e inglese i principali partners (Rapp 1975; O'Brien 1982; Engerman 1994; de Vries e van der Woude 1997).

E' il Mediterraneo, insomma, a rappresentare ancora per lungo tempo l'area calda del commercio internazionale. Un'area che a partire dal terzo quarto del Cinquecento inizia a manifestare segni di mutamento, a vantaggio di nuovi protagonisti. Il conflitto veneto-turco del 1570-73 aveva aperto a francesi e inglesi spazi inattesi. I veneziani stavano perdendo posizioni strategiche nel Mediterraneo orientale e dapprima gli inglesi e i francesi e successivamente gli olandesi si premurarono di sostituirli, seppur non completamente. L'avvicendamento da parte dei "nordici" e dei francesi – per lo più marsigliesi - si verificò nel giro di pochi anni, come mostra la tabella, relativa allo scalo di Aleppo, il più importante della regione siriana.

Tabella 3: Suddivisione dei commerci ad Aleppo tra "nazioni", 1596-1615.

Percentuale

	1596-99	1605	1612-
Veneziani	66	50	16
Francesi	17	32	56
Inglesì	17	12	9
Olandesi		6	19
Totale	100	100	100

Fonte: Berchet 1866, p. 158; Fontenay 2007, p. 524 ; Israel 1986, p. 8. Ho leggermente modificato i dati.

I dati evidenziano anzitutto il marcato declino del ruolo commerciale dei veneziani, che lasciano ampio spazio a francesi e inglesi e, all'indomani della tregua stipulata tra il re di Spagna e le Province Unite in rivolta, agli olandesi. Apparivano oramai lontani i tempi in cui la “nazione” veneziana – come scriveva orgogliosamente nel 1596 l'ex console veneziano in Siria - “per numero, per autorevolezza e per grandezza di negozio supera[va] cadauna delle altre”. Se a fine Cinquecento vi erano sedici “case principali di mercanti veneziani” operanti sulla piazza, nel 1625 se ne trovavano appena cinque (Berchet 1866, pp. 80, 162).

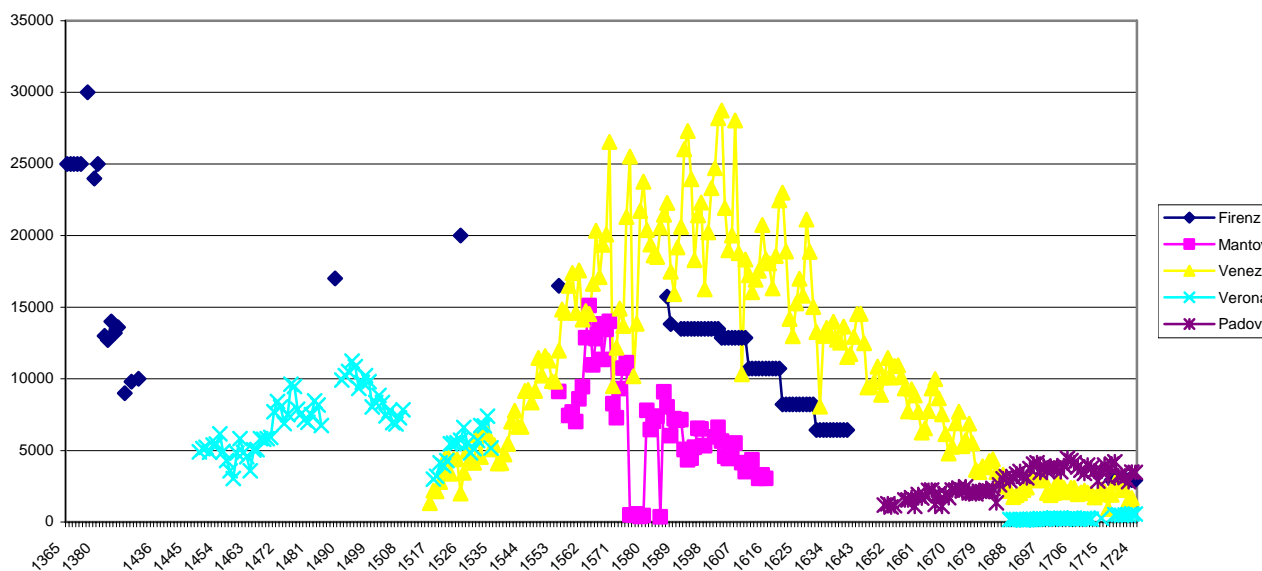
I prodotti che tradizionalmente erano trasportati dai navigli italiani – spezie, cotone, seta grezza – ora si trovavano nelle stive dei vascelli “nordici” e francesi. E' estremamente significativo che nel secondo quarto del Seicento nei registri doganali di Venezia le spezie fossero registrate come prodotti provenienti da Ponente, essendo oramai importate da vettori nordeuropei (Sella 1961, p. 74). Non solo le spezie, ma anche i tessuti di lana, che avevano incontrato ampio apprezzamento nei mercati levantini, e che costituivano una larga quota delle esportazioni italiane verso l'impero ottomano, registravano un drammatico declino. Commercio e industria, nell'Europa del



tempo, sono settori strettamente interdipendenti, che s'influenzano a vicenda. Occorre dunque volgere lo sguardo alle manifatture italiane per tentare di comprendere il ridimensionamento del ruolo della Penisola nel mercato internazionale.

Il grafico relativo alla produzione di tessuti di lana delinea eloquentemente la traiettoria del comparto.

**Produzione di pannilana in alcune città italiane, 1365-1724**



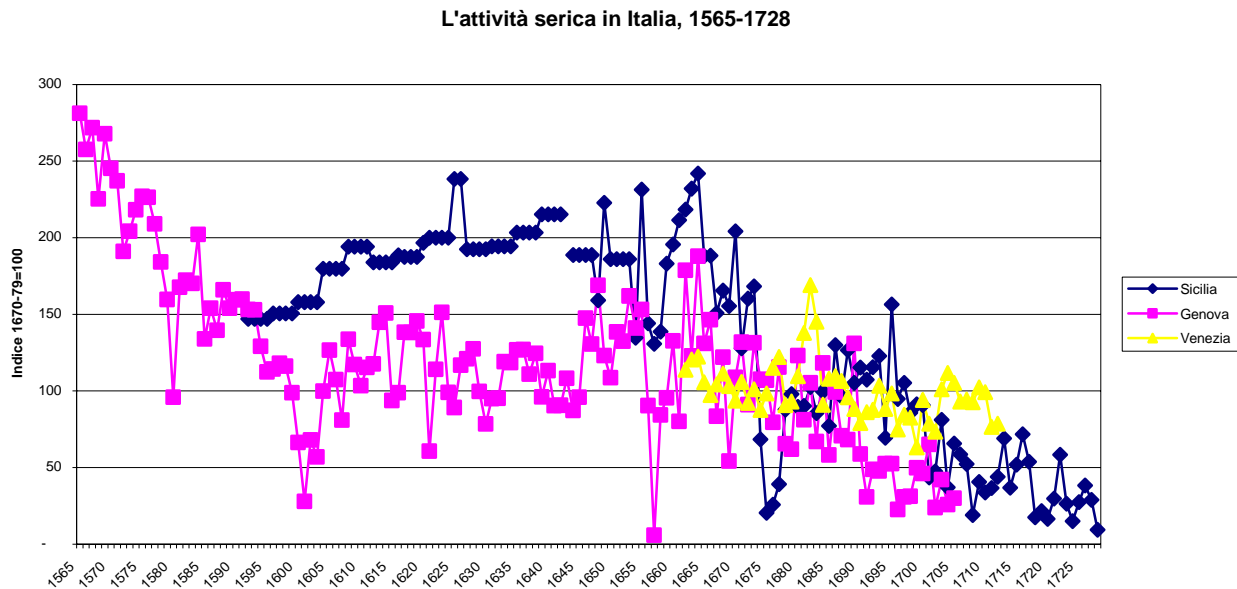
Fonte: Per Firenze: Chorley 2004, pp. 565, 570; Malanima 1982, pp. 296-97; Franceschi 1993, p. 13. Per Mantova: De Maddalena 1962, p. 652. Per il Veneto: Panciera 1996, pp. 42-43, 340-41, 352-53; Demo 2001, p. 177.

Le curve dei due maggiori centri, Firenze e Venezia, sono per certi versi diverse nelle tendenze. Se Firenze nel tardo medioevo poteva a buon diritto vantare elevati livelli produttivi, lungo il Cinquecento la traiettoria è discendente, così come Mantova. A

Venezia, invece, l'industria laniera conosce un vero e proprio boom proprio in quel secolo. Le cause delle difficoltà di Firenze probabilmente devono attribuirsi ai crescenti ostacoli che i suoi mercanti incontrarono a Costantinopoli, dove giungevano le sete grezze dalla Persia. Il conflitto tra il sultano ottomano e la Persia nel secondo decennio del Cinquecento provocò l'interruzione dei traffici e lo spostamento verso Aleppo, controllata però dai veneziani. Questi ultimi perciò godettero di enormi possibilità di scambio, tanto più che lungo la seconda metà del secolo si stava rianimando il commercio delle spezie. Tuttavia il momento favorevole durò qualche decennio: a partire dal secondo decennio del Seicento il declino della produzione laniera seguì di pari passo la tendenza declinante della quota veneziana nel commercio mediterraneo (Munro 2007). Inoltre, i mercanti veneziani non riuscirono ad adeguarsi ai mutamenti nelle relazioni di potere tra Costantinopoli e le élites locali, in particolare a Izmir.

Il settore serico invece resistette meglio alla concorrenza. La risposta alle difficoltà dei lanifici urbani fu ricercata nella produzione di tessuti pregiati serici, che richiedevano una notevole specializzazione e abilità lungo le diverse fasi produttive. La Sicilia rappresentò la maggior fornitrice di seta grezza, sostituendo le tradizionali aree persiane. Anche alcuni centri della Calabria conobbero una fase positiva lungo il Cinquecento, ma il secolo successivo vide una sensibile diminuzione delle attività e un restringimento dell'area del mercato, da un livello internazionale a un ambito regionale (Calabria 2001). Genova per buona parte del XVII secolo esportò tessuti serici verso la Spagna e il nord Europa. Tuttavia dall'ultimo quarto del secolo il trend segnò un declino, sia in Sicilia sia nella capitale ligure. Quanto a Venezia, sembra che il settore abbia resistito meglio, soprattutto per quanto concerne la

produzione di tessuti auroserici, che registrò un aumento, in controtendenza rispetto ai prodotti inferiori.



Fonte: Genova: esportazioni di tessuti serici, Sivori 1972, p. 913; Sicilia: esportazioni di seta grezza da Messina, Aymard 1965, Tab. 5 ; Venezia : produzione di tessuti serici e auroserici, Sella 1961, p. 129.

La concorrenza francese tra Sei e Settecento mise in gravi difficoltà i produttori italiani, sebbene in alcuni casi la crisi risultò meno drammatica. In alcune città settentrionali, ad esempio, il settore resistette piuttosto bene, grazie anche a innovazioni tecnologiche relative alla torcitura del filo. La pressione del mercato internazionale, comunque, comportò che ci si spostasse dalla filatura e tessitura alla produzione di seta greggia e semilavorati. Questo processo vide altresì l'emergere delle campagne sia come fornitrici di materia prima sia come sede delle prime fasi della lavorazione. E' significativo che verso

il 1725 il 27 per cento del valore delle esportazioni italiane dirette in Inghilterra fosse costituito da tessuti serici (Prato 1912). Lungo il Sei e Settecento, dunque, si sviluppò un settore che avrebbe caratterizzato il ruolo internazionale dell'Italia sino ai primi del Novecento (Battistini 2004; Battistini 2007).

Quali furono le cause del declino italiano del settore manifatturiero sul mercato internazionale? Almeno a partire dagli anni Cinquanta del Novecento gli storici economici hanno individuato una serie di motivi, che hanno riscosso largo e pressoché unanime consenso sino a tempi recenti. I manufatti italiani – viene spiegato – furono sostituiti dai prodotti nordici poiché i costi nella Penisola risultavano di gran lunga superiori. Vediamoli. La tassazione, anzitutto, pesante e mal congegnata, che colpiva indiscriminatamente i settori produttivi. Il costo del lavoro, mantenuto elevato dalla struttura corporativa urbana, che si preoccupava di tutelare i propri iscritti. Non solo: le corporazioni ponevano seri ostacoli all'innovazione tecnologica, che avrebbe condotto ad abbassare i costi di produzione e ad aumentare la produttività. A questi elementi si affiancavano, in second'ordine, le politiche aggressive delle nuove potenze, l'incapacità dei produttori italiani di adeguarsi ai mutamenti della moda e del gusto, le difficoltà nell'approvvigionamento di materie prime e – *last but not least* – lo smorzarsi dello spirito imprenditoriale degli italiani (Cipolla 1952; Supple 1959; Romano 1976).

Di recente, però, il le fosche tinte della decadenza sono state riconsiderate, sottolineando invece alcuni bagliori, che avrebbero anticipato in taluni casi di limpide giornate. Le cause del declino oramai non convincono del tutto. Il principale imputato, il sistema corporativo, sembra essere stato scagionato quasi totalmente. A ben considerare, infatti, la crescita economica italiana durante il basso medioevo si verificò in una cornice fortemente influenzata dalle corporazioni, che

dimostrarono notevoli capacità nell'organizzare la produzione e nel trasmettere la conoscenza tecnologica. Occorre inoltre aggiungere che nel Cinque e Seicento alcuni settori manifatturieri si dimostrarono capaci di adattare la produzione di fronte al mutamento dei gusti e della concorrenza straniera. Anche gli oneri fiscali e il costo del lavoro sembrano aver esercitato uno scarso peso. Le due maggiori potenze commerciali del Seicento – l'Inghilterra e l'Olanda – erano i paesi in cui sia il costo del lavoro sia il prelievo fiscale erano tra i più elevati del continente (Allen 2001; Pezzolo e Stumpo 2008). Le testimonianze che indicano nel fisco uno dei maggiori responsabili del declino italiano provengono per lo più dall'ambiente mercantile, sempre interessato a rimarcare la mano pesante. La tassazione, semmai, esercitò un peso negativo nella Penisola a causa della forte sperequazione sociale.

E' necessario allora guardare oltre le tradizionali spiegazioni per tentare di comprendere le ragioni di un collasso che, per taluni versi, risultò devastante. Probabilmente due fattori risultano determinanti: gli aspetti istituzionali del commercio internazionale e il crescente divario tecnologico tra le potenze "nordiche" e quelle mediterranee. Vediamo cosa stava accadendo nel mondo mercantile europeo tra Cinque e Seicento.

Come già accennato, dopo la guerra di Cipro la presenza inglese nel Mediterraneo si fece progressivamente più visibile, grazie anche alla benevolenza degli Ottomani, alla ricerca di un alleato più affidabile del re di Francia e, soprattutto, di armi e metalli. Nel 1579 una capitolazione concedeva ai mercanti inglesi privilegi che li rendevano i più favoriti nei mercati ottomani (Inalcik 1994, pp. 364-72). Nel 1592 la Compagnia inglese di Venezia e quella della Turchia furono riunite nella Compagnia del Levante. Sebbene la partecipazione dei mercanti fosse inizialmente limitata a solo 51 membri, la nuova Compagnia godeva di notevoli vantaggi, avendo il monopolio concesso dalla

corona sui traffici tra l'Inghilterra e il Mediterraneo orientale. I suoi membri commerciavano a nome della Compagnia sotto strette regole, che miravano a controllare i mercati e le importazioni levantine, nonché a fissare i prezzi delle merci (Brenner 1972, pp. 370-71). Il sistema, tuttavia, si dimostrava piuttosto flessibile, tanto da indurre alcuni veneziani a proporlo al governo come modello da imitare (Masters 1988, p. 26). Il successo della nuova Compagnia sui mercati orientali fu eccezionale. Dal 1598 al 1634 la vendita dei pregiati drappi di lana del Suffolk passò da 750 a circa 17.000 pezze, mentre i tessuti inferiori crollarono da 18.000 ad appena 2300 pezze. Nello stesso tempo, gli inglesi importavano cotone e soprattutto seta, il cui ammontare crebbe da quasi cinque tonnellate e mezzo nel 1560 a circa 162 tonnellate nel 1669 (Munro 2007, p. 944; Inalcik 1994, p. 372). Per quanto riguarda le spezie, oramai i collegamenti diretti con l'Oceano Indiano e l'Estremo Oriente avevano privato la via mediterranea di qualsiasi ruolo. Oramai anche Venezia aveva dovuto prendere atto della nuova situazione. Le spezie, che avevano per antonomasia simboleggiato i legami commerciali con il Levante, nei registri doganali seicenteschi erano oramai iscritti come prodotti ponentini (Sella 1961, p. 74). Non solo: I primi decenni del Seicento registrarono anche un drastico calo della produzione laniera, che in gran parte era esportata verso i mercati ottomani. Non è forse un caso che al venir meno del flusso di spezie corrisponda un parallelo declino delle vendite di tessuti di lana (Munro 2007).

Il successo inglese nel Mediterraneo si basava non tanto su manufatti a minor costo quanto sul miglioramento della produttività e della sicurezza dei navigli. Uno dei vantaggi dei "nordici" risiedeva nella velocità dei vascelli e in particolare nella elevata capacità di difesa, assicurata tanto dalle bocche da fuoco imbarcate quanto dalla scorta dei vascelli da guerra (Davis

1961; Pagano de Divitiis 1990; Ashley 1934; Bulut 2001, p. 144). Il confronto tra Venezia e Olanda è esemplare (Celetti 2002). La serenissima poteva vantare la più importante industria navale del Medioevo, l'Arsenale di stato, dove si concentravano le fasi produttive delle galee. Si trattava di una produzione indirizzata in particolare alle esigenze militari, e per ciò il governo si adoperava per assicurare un adeguato approvvigionamento di risorse naturali (legname, canapa, metalli...). Il sistema funzionò efficientemente almeno sino al Cinquecento, ma a scapito del settore privato, di fatto abbandonato al suo destino. Inoltre, emersero gravi difficoltà nel provvedersi adeguatamente di legname da costruzione. In Olanda il Seicento vide lo sviluppo di un'importante industria navale e la sua concentrazione in un'area, lo Zaanstreek a nord-ovest di Amsterdam, che assunse i caratteri di un vero e proprio distretto produttivo. Oltre all'ampia disponibilità di legname, la cantieristica olandese godeva anche di costi contenuti della manodopera, generalmente poco o nulla specializzata. Il risultato fu che gli olandesi riuscirono a costruire moderne imbarcazioni a vela che erano in grado di coniugare le esigenze di trasporto e di difesa con bassi costi di produzione. Venezia, dal canto suo, non riuscì a innovare drasticamente il settore, ancora imperniato sul grande Arsenale pubblico e sulle necessità belliche. Il governo, per sostenere il settore civile, emise vari provvedimenti (per lo più prestiti agevolati) atti ad agevolare le costruzioni, ma con scarsi risultati. Agli inizi del Seicento metà della flotta mercantile di San Marco era costituita da imbarcazioni di costruzione straniera; e addirittura la flotta da guerra dovette servirsi di navi ed equipaggi stranieri.

Il declino italiano sui mercati internazionali fu causato anzitutto dalle difficoltà di procurarsi a costi contenuti materie prime (lana per le manifatture e legname per le imbarcazioni) nonché dall'aumento dei costi di transazione, in termini di noli,

assicurazioni e possibilità di accedere alle informazioni. Costi che crebbero a causa, tra l'altro, dell'impossibilità di assicurare la difesa delle rotte marittime dai pirati. I "nordici" invece furono in grado di coniugare efficientemente difesa e commercio, ancorché lo spettro dei pirati barbareschi continuò ad accompagnare a lungo i pensieri dei marinai (Colley 2002). Sarebbe un errore tuttavia ritenere che il declino abbia assunto i caratteri di un tracollo strutturale. A ben vedere, infatti, i maggiori centri commerciali italiani riuscirono a mantenere posizioni di un certo rilievo, seppur ben lontane dai fasti rinascimentali. Con l'istituzione del porto franco, da fine Cinquecento Livorno divenne il punto di riferimento dei mercanti inglesi e olandesi e centro di riesportazione verso la Penisola, nonché uno dei punti nevralgici del commercio di argento spagnolo. Genova, che aveva tentato di seguire l'esempio livornese ma con scarso successo, mantenne una posizione privilegiata nell'interscambio con la penisola iberica (Braudel e Romano 1951; Giaccherio 1972; Kirk 2005; Kamen 1980). Analogamente, i traffici veneziani in Levante, nonostante l'agguerrita concorrenza "nordica" e i conflitti con la Sublime Porta, non vennero mai meno. La città lagunare continuò a ricoprire un ruolo cruciale nelle spedizioni di metalli preziosi verso il Levante (Tucci 1981)

La ristrutturazione dei mercati internazionali tra Cinque e Seicento comportò un innegabile ridimensionamento della proiezione internazionale della Penisola, ma ciò non pare abbia avuto effetti sulle performances dell'economia e sul livello di vita della popolazione. Le stime disponibili infatti ci mostrano che l'Italia centro-settentrionale non subì gravi perdite in termini di elementi strutturali. La tendenza generale è piuttosto quella del progressivo e lento decremento dal Basso Medioevo. Se la perdita del primato nei traffici Mediterranei non sembra aver comportato mutamenti drammatici, è probabile che ciò sia da



attribuirsi anche alle capacità di reagire degli operatori economici e alla riconversione che l'apparato economico registrò lungo il Seicento.

Tabella 4: Alcuni dati macroeconomici dell'Italia centro-settentrionale, 1300-1800

	Urbanizzazione	Prodotto agricolo	Prodotto aggregato
	1	2	3
1300	18	128	147
1400	12,4	136	136
1500	16,4	115	125
1600	14,4	104	110
1700	13	111	107
1800	14,2	99	99

1: Tasso di urbanizzazione considerando le città oltre i 10.000 abitanti. Percentuale

2: Produzione agricola pro capite. Indice 1860-70=100

3: Prodotto aggregato pro capite. Indice 1860-70=100

Fonte: Malanima 2005, p. 103; Malanima 2003, pp. 289-90.

Il problema, piuttosto, risiedeva nel fatto che gli altri – l’Inghilterra, l’Olanda e la Francia – stavano crescendo come potenze militari e commerciali. Era una questione di scala: oramai era impensabile per i medio-piccoli stati italiani competere con potenze che erano in grado di schierare un potenziale finanziario e umano enorme. Se da un lato la

conflittualità interstatale nel primo Rinascimento aveva contribuito a sviluppare innovazioni nel settore finanziario e istituzionale, la marcata divisione politica, e di conseguenza la limitata ampiezza del mercato, aveva determinato i limiti economici e istituzionali della Penisola (Epstein 2000). Il declino commerciale tuttavia non risultò inarrestabile. Nonostante l'arretramento alcune posizioni furono mantenute e in taluni casi operatori italiani conquistarono spazi di mercato in Levante e in Europa orientale. Se è vero che la penisola italiana subì un processo di ridislocamento, dal centro del sistema economico internazionale alla sua periferia (Wallerstein), è altresì vero comunque che la Penisola costituì ancora per lungo tempo un imprescindibile riferimento nel commercio dei beni di lusso e nella vita culturale del continente.

## Riferimenti bibliografici

- Allen, R. C. (2001), *The Great Divergence in European Wages and Prices from the Middle Ages to the First World War*, in «Explorations in Economic History», 38, pp. 411-47.
- Ashley M. (1934), *Financial and Commercial Policy under the Cromwellian Protectorate*, Oxford University Press, Oxford.
- Ashtor E. (1975), *The Volume of Levantine Trade in the Later Middle Age (1370-1498)*, in «Journal of European Economic History», 4, pp. 573-612.
- Ashtor E., (1983), *Levant Trade in the Later Middle Ages*, Princeton University Press, Princeton.
- Aymard M. (1965), *Commerce et production de la soie sicilienne aux XVIe-XVIIe siècles*, in «Mélanges d'archéologie et d'histoire de l'Ecole Française de Rome», 77, pp. 609-40.
- Battistini F. (2004), *L'industria della seta in Italia nell'età moderna*, Il Mulino, Bologna.
- Battistini F. (2007), *Seta ed economia in Italia. Il prodotto 1500-1930*, in «Rivista di Storia Economica», 23, pp. 283-317.
- Berchet G. (a cura di) (1866), *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, Paravia, Torino.
- Braudel F. e Romano R. (1951), *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, Colin, Paris.
- Braudel F. (1974) *L'Italia fuori d'Italia* in R. Romano e C. Vivanti (a cura di), *Storia d'Italia*, II, 2, *Dalla caduta dell'Impero romano al secolo XVIII*, Einaudi, Torino, pp. 2091-2248.
- Brenner R. (1972), *The Social Basis of English Commercial Expansion, 1550-1650*, in «Journal of Economic History», 32, pp. 361-84.
- Bulut M. (2001), *Ottoman-Dutch Economic Relations in the Early Modern Period, 1571-1699*, Uitgeverij Verloren, Utrecht.
- Calabria A. (2001), *The Seventeenth-Century Crisis Revisited. The Case of the Southern Italian Silk Industry: Reggio Calabria, 1547-1686*, in «Essays in Economic and Business History», 19, pp. 1-15.

- Cavaciocchi S. (a cura di) (2007), *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico, secc. XIII-XVIII*, Firenze University Press, Firenze.
- Celetti D. (2002), *L'industria navale veneta e olandese in età moderna. Peculiarità e risultati di due modelli di sviluppo settoriale*, in «Storia Economica», 5, pp. 257-90.
- Chorley P. (2004), *The Volume of Cloth Production in Florence 1500-1650: an Assessment of the Evidence*, in G. L. Fontana e G. Gayot (a cura di), *Wool: Products and Markets (13<sup>th</sup>-20<sup>th</sup> Century)*, Cleup, Padova, pp. 551-71.
- Cipolla C. M. (1952), *The Decline of Italy: The Case of a Fully Matured Economy*, in «Economic History Review», 5, pp. 178-87 (tr. it.: Id., *Saggi di storia economica e sociale*, Il Mulino, Bologna 1988, pp. 69-86).
- Colley L. (2002), *Captives. Britain, Empire and the World, 1600-1850*, J. Cape, London 2002 (tr. it.: *Prigionieri. L'Inghilterra, l'Impero e il mondo, 1600-1850*, Einaudi, Torino 2004).
- Davis R. (1961), *England and the Mediterranean, 1570-1670*, in J. Fisher (a cura di), *Essays in the Economic and Social History of Tudor and Stuart England*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 117-37.
- De Maddalena A. (1962), *L'industria tessile a Mantova nel '500 e all'inizio del '600*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, IV, Giuffrè, Milano, pp. 609-53.
- Demo E. (2001), *L'«anima della città». L'industria tessile a Verona e Vicenza (1400-1550)*, Unicolpi, Milano.
- de Vries J. e van der Woude A. (1997), *The First Modern Economy. Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Engerman S. L. (1994), *Mercantilism and Overseas Trade, 1700-1800*, in R. Floud e D. McCloskey (a cura di), *Economic History of Britain since 1700*, I, Cambridge University Press, Cambridge (2 ed.), pp. 182-204.
- Epstein S. A. (1996), *Genoa and the Genoese, 958-1528*, University of North Carolina Press, Chapel Hill-London.

- Epstein S. R. (2000), *Freedom and Growth. The Rise of States and Markets in Europe, 1300-1750*, Routledge, London.
- Findlay R. e O'Rourke K. H. (2007), *Power and Plenty. Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium*, Princeton University Press, Princeton.
- Fontenay M. (2007), *Le commerce des Occidentaux dans les échelles du Levant au XVIIe siècle*, in Cavaciocchi (2007), pp. 519-49.
- Franceschi F. (1993), *Oltre il «Tumulto». I laboratori fiorentini dell'Arte della Lana fra Tre e Quattrocento*, Olschki, Firenze.
- Giacchero G. (1972), *Origini e sviluppo del porto franco Genovese, 11 agosto 1590-9 ottobre 1778*, Sagep, Genova.
- Inalcik H. (1994), *The Ottoman State: Economy and Society, 1300-1600*, in H. Inalcik e D. Quataert (a cura di), *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 9-379.
- Israel J. I. (1986), *The Phases of the Straatvaart in the Mediterranean (1590-1713)*, in «Tijdschrift voor Geschiedenis», 99, pp. 1-30
- Judde de Larivière C. (2008), *Naviguer, commercer, gouverner. Economie maritime et pouvoirs à Venise (XVe-XVIe siècles)*, Brill, Leiden-Boston.
- Kamen H. (1980), *Spain in the Later Seventeenth Century, 1665-1700*, Longman, London.
- Kirk T. A. (2005), *Genoa and the Sea. Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic, 1559-1684*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Lane F. C. (1968), *Pepper Prices before Da Gama*, in «Journal of Economic History», 28, pp. 590-97 (tr. it.: *I prezzi del pepe prima di Vasco Da Gama*, in Id., *I mercanti di Venezia*, Einaudi, Torino 1982, pp. 187-94).
- Lane F. C. (1973), *Venice. A Maritime Republic*, Johns Hopkins University Press, Baltimore (tr. it. *Storia di Venezia*, Einaudi, Torino 1978).
- Malanima P. (1982), *La decadenza di un'economia cittadina. L'industria di Firenze nei secoli XVI-XVIII*, Il Mulino, Bologna.
- Malanima P. (2002), *L'economia italiana : dalla crescita medievale alla crescita contemporanea*, Il Mulino, Bologna.

- Malanima P. (2003), *Measuring the Italian Economy, 1300-1861*, in «Rivista di Storia economica», 19, 2003, pp. 265-95.
- Malanima P. (2005), *Urbanisation and the Italian Economy During the Last Millennium*, in «European Review of Economic History», 9, 2005, pp. 97-122.
- Masters B. (1988), *The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East. Mercantilism and the Islamic Economy in Aleppo, 1600-1759*, New York University Press, New York.
- Mueller R. (1997), *The Venetian Money Market. Banks, Panics and the Public Debt, 1200-1500*, Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Munro J. (2007), *South German Silver, European Textiles, Warfare and Venetian Trade with the Levant and Ottoman Empire, c. 1370 to c. 1720: a Non-mercantilist Approach to the Balance of Payments Problem*, in Cavaciocchi (2007), pp. 905-60.
- O'Brien P. K. (1982), *European Economic Development: The Contribution of the Periphery*, in «Economic History Review», 35, pp. 1-18.
- Pagano de Divitiis G. (1990), *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi, traffici, egemonie*, Marsilio, Venezia.
- Pancierà W. (1996), *L'arte matrice. I lanifici della Repubblica di Venezia nei secoli XVII e XVIII*, Fondazione Benetton, Treviso.
- Pezzolo L. e Stumpo E. (2008), *L'imposta diretta in Italia dal medioevo alla fine dell'ancien régime*, in S.Cavaciocchi (a cura di), *La fiscalità nell'economia europea. Sec. XIII-XVIII/ Fiscal Systems in the European Economy from the 13th to the 18th Century*, Firenze University Press Firenze, pp. 75-98.
- Prato G. (1912), *L'espansione commerciale inglese nel primo Settecento in una relazione di un inviato sabaudo*, in *Miscellanea di studi storici in onore di Antonio Manno*, Opes, Torino, pp. 33-61.
- Rapp R. T. (1975), *The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution*, in «Journal of Economic History», 35, pp. 499-525.

- Romano R. (1976), *Tra due crisi: l'Italia del Rinascimento*, Einaudi, Torino.
- Romano R. (1980), *L'Europa tra due crisi. XIV e XVII secolo*, Einaudi, Torino.
- Romano R. Tenenti A. e Tucci U. (1970), *Venise et la route du Cap: 1499-1517*, in M. Cortelazzo (a cura di), *Mediterraneo e Oceano Indiano*, Olshki, Firenze, pp. 109-39.
- Sella D. (1961), *Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII*, Istituto per la collaborazione culturale, Venezia-Roma.
- Sivori G. (1972), *Il tramonto dell'industria serica genovese*, in «Rivista storica italiana», 84, pp. 893-944.
- Steensgaard N. (1973), *Carracks, Caravans and Companies. The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century*, Studenlitteratur, København.
- Steensgaard N. (1990), *The Growth and Composition of the Long-Distance Trade of England and the Dutch Republic Before 1750*, in J. D. Tracy (a cura di), *The Rise of Merchant Empires. Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350-1750*, Cambridge University Press, Cambridge 1990, pp. 102-52.
- Stöckly D. (1955), *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise : (fin 13. milieu 15. siècle)*, Brill, Leiden, New York, Köln.
- Supple B. E. (1959), *Commercial Crisis and Change in England 1600-1642*, Cambridge University Press, Cambridge.
- Tucci U. (1981), *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Il Mulino, Bologna.
- Wake C. H. H. (1979), *The Changing Pattern of Europe's Pepper and Spice Imports, ca 1400-1700*, in «Journal of European Economic History», 8, pp. 361-403.
- Wallerstein I. (1974), *The Modern World-System, I, Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, Academic Press, New York-London (tr. it.: *Il sistema mondiale dell'economia moderna, I, L'Agricoltura capitalistica e*

*le origini dell'economia-mondo europea nel XVI secolo*, Il Mulino,  
Bologna 1982).