

**Specializzazione e integrazione:  
la dogana di Conegliano come caso di studio  
per ripensare le 'regioni economiche' (XV secolo)**

di Tommaso Vidal

Reti Medievali Rivista, 24, 1 (2023)

*<<http://www.retimedievali.it>>*



Firenze University Press

## **Specializzazione e integrazione: la dogana di Conegliano come caso di studio per ripensare le ‘regioni economiche’ (XV secolo)**

di Tommaso Vidal

Il tema delle regioni economiche e del loro (eventuale) sviluppo in epoca tardomedievale è stato tanto dibattuto dalla storiografia italiana quanto è ora abbandonato. Il dibattito storiografico è stato inoltre saturato da narrazioni che enfatizzano i grandi poli commerciali e i traffici internazionali. Con questo articolo si mira a sfumare questo quadro, enfatizzando le dinamiche di scambio, specializzazione e integrazione interregionali. Per farlo si farà uso di alcuni registri della dogana di Conegliano (TV), analizzati dal punto di vista qualitativo e quantitativo con i metodi della *digital humanities* e della *GIS history*.

The theme of the so-called ‘economic regions’ and their (possible) development during the Late Middle Ages has been as debated by Italian scholars as it is now thoroughly neglected. Furthermore, the historiographical debate has been saturated by a narrative that emphasizes big commercial hubs and international trade. With this paper I will try to nuance such sketch by highlighting interregional trade, specialization, and integration dynamics. I will use some registers of the customs of Conegliano (province of Treviso), that will be analysed from a qualitative and quantitative standpoint with the methodologies of the digital humanities and GIS history.

Medioevo, secoli XIV-XV, Italia nordorientale, commerci, regioni economiche, connettività, integrazione interregionale.

Middle Ages, 14<sup>th</sup>-15<sup>th</sup> centuries, North-eastern Italy, Trade, Economic Regions, Connectivity, Interregional Integration.

### **1. Introduzione**

Pochi temi nella storiografia economica italiana sono risultati polarizzanti e irrisolti quanto l’annoso dibattito sulle cosiddette ‘regioni economiche’.<sup>1</sup> Il

<sup>1</sup> Questa ricerca si inserisce all’interno dei lavori del Progetto di Rilevante Interesse Nazionale (PRIN) 2017 *Loc-Glob. The local connectivity in an age of global intensification*. L’autore è profondamente debitore quanti hanno contribuito a migliorare il presente lavoro con i propri suggerimenti e la lettura delle prime versioni, nonché a chi ha dedicato il proprio tempo alla revisione anonima. Ogni manchevolezza rimane da imputare all’autore. Un ringraziamento va

concetto di regione economica, intesa come territorio in cui strutture, gerarchie e confini politici ed economici tendono a coincidere dietro la forza propulsiva di quello che è il centro urbano ‘capitale’ venne avanzato inizialmente da David Herlihy per la Toscana del Quattrocento verso la fine degli anni Sessanta del secolo scorso.<sup>2</sup> L’epoca d’oro del dibattito, tuttavia, va collocata indubbiamente tra la fine degli anni Ottanta – con i contributi di Salvatore Ciriaco,<sup>3</sup> Mario Mirri<sup>4</sup> e soprattutto Paolo Malanima<sup>5</sup> – e gli anni Novanta, segnati dai lavori di Stephan Epstein,<sup>6</sup> culminati nella pubblicazione del complesso studio comparativo *Freedom and Growth*, influenzato (ma senza schematismi) dai paradigmi della *New Institutional Economics*. Se l’approccio delle regioni economiche destava interesse tra gli storici dell’economia, quelli più tradizionali rimanevano in un certo senso scettici, non senza ragione o buone argomentazioni.<sup>7</sup>

L’impianto teorico sotteso al modello della regione economica, infatti, era profondamente debitore del paradigma interpretativo dei *Zentralen Orte* reso celebre dal geografo tedesco Walter Christaller, che a sua volta si era ispirato ai principi delineati da Johann Heinrich Von Thünen<sup>8</sup>. Per la medievistica italiana, abituata a pensare in termini dinamici e policentrici, questi paradigmi dovevano essere difficilmente implementabili. In questi termini può essere letta, secondo Giorgio Chittolini, la refrattarietà della storiografia italiana verso l’approccio dell’*urban network analysis* che pure avrebbe potuto essere estremamente fruttuoso per l’Italia comunale (e non solo) proprio grazie ai livelli laschi e sovrapponibili con cui definisce l’area di influenza cittadina (*Herrschaftsbereich, Umland, Hinterland, Einflußbereich*).<sup>9</sup> Va detto, come del resto ricorda lo stesso Chittolini, che l’area italiana, e soprattutto l’Italia centro-settentrionale, mette a dura prova alcune delle metodologie ‘classiche’ della *urban network analysis*, soprattutto per quanto riguarda la strutturazione di indicatori quantitativi come il tasso di urbanizzazione o il *ranking* delle città.<sup>10</sup> Al di là di queste oggettive difficoltà, tuttavia, l’impressione è più quella di un rifiuto piuttosto aprioristico della storiografia rispetto all’approccio delle reti urbane, dettato da una forte e navigata tradizione di studi ‘mono-cittadini’.

quindi a Davide Morra, Riccardo Rao e Gian Maria Varanini. Una riconoscenza particolare infine va a Elisabetta Scarton, che mi ha suggerito di indagare e valorizzare questi materiali inediti. Sulle regioni economiche si veda la recente rassegna di Franceschi e Molà, “Regional states”.

<sup>2</sup> Franceschi e Molà, 444.

<sup>3</sup> Ciriaco, “Venise et ses villes”.

<sup>4</sup> Mirri, “Formazione di una regione”.

<sup>5</sup> Malanima, “La formazione”; Malanima, “Politica ed economia”.

<sup>6</sup> Si ricordino qui almeno Epstein, *An island for itself* ed Epstein, *Freedom and Growth*.

<sup>7</sup> Un quadro riassuntivo delle posizioni critiche rispetto al concetto di regione economica in Lanaro, *I mercati*, 35-52, ma si veda anche Scott, “The economic policies”.

<sup>8</sup> Si vedano le sintesi proposte in Prak, “Regions” e ora anche in Favero, Serruys e Sugiura, “Introduction”.

<sup>9</sup> Chittolini, “Urban Population”, 235-7.

<sup>10</sup> Chittolini, 235-7.

Non stupisce che all'inizio degli anni Novanta, quando si andava affermando un nuovo approccio storiografico ai principati e alle repubbliche regionali del Quattrocento, la dimensione economica fosse sostanzialmente assente. La mancanza di comunicazione tra storici istituzionali e storici dell'economia impegnati nello studio del tornante cruciale del Tre-Quattrocento<sup>11</sup> ha contribuito a polarizzare le reciproche posizioni impedendo da un lato la corretta implementazione delle dinamiche economiche all'interno dei processi di affermazione politica dei centri dominanti, dall'altro rafforzando le interpretazioni 'formaliste' sul ruolo delle istituzioni nell'economia e nella formazione di spazi economici integrati.<sup>12</sup> Il risultato è che, come sottolinea Tom Scott, la storiografia italiana risulta in un certo senso in ritardo nella concettualizzazione e nello studio delle regioni economiche del basso e tardo medioevo con un generale calo di interesse per il tema stesso.<sup>13</sup> Va detto che in tempi più recenti si riscontra una parziale inversione di tendenza e un rinnovato interesse per il tema della 'spazialità' dell'economia e degli spazi economici più in generale, confluito nei lavori del PRIN *Loc-Glob* entro cui questo stesso contributo si inserisce.<sup>14</sup>

In ogni caso, le regioni economiche, così come sono state concepite e proposte dagli storici dell'economia, sono risultate troppo chiuse e autoriferite per adattarsi alla fluidità del contesto dell'Italia comunale. La risposta della storiografia italiana è stata da un lato di ridurre la scala di osservazione, privilegiando le numerose 'economie di distretto' formatesi parallelamente all'affermazione delle città su (e oltre) i propri contadi;<sup>15</sup> dall'altro di cercare altre concettualizzazioni della regione.<sup>16</sup> Di queste ultime, due in particolare meritano di essere ricordate: anzitutto, quella del geografo Lucio Gambi, che si avvicinò molto alla nozione di *urban network* delineando quella che definì nel 1990 la regione "funzionale", fondata su poli urbani coesi sulla base della circolazione di beni (materiali e immateriali) e persone.<sup>17</sup> In secondo

<sup>11</sup> In realtà approcci più recenti tendono a depotenziare la valenza innovativa della fase tre-quattrocentesca sia dal punto di vista della storia economica (Bourin, Carocci, Menant e To Figueras, "Les campagnes"), sia da quello della storia istituzionale, dove è venuto meno da tempo il paradigma teleologico della nascita dello Stato 'moderno' (Gamberini e Lazzarini, "Introduction").

<sup>12</sup> Formalista è usato qui nell'accezione datagli da Karl Polanyi, in contrapposizione all'impostazione 'sostantivista'. Su questo si vedano Polanyi, "The Economy" e Granovetter, *Società ed economia*, 1-33. L'impostazione 'formalista', che svaluta la dimensione profondamente contingente e sociale dell'economia, prevale negli studi di impronta più marcatamente economica come quelli di Paolo Malanima o Stephan R. Epstein.

<sup>13</sup> Scott, "The economic policies".

<sup>14</sup> Oltre ai lavori del PRIN *Loc-Glob*, che stanno producendo ora i primi contributi a stampa (Rao, "La commercializzazione"; Figliuolo, *Guardando a Venezia*), vanno segnalati il volume di Bruno Figliuolo (*Alle origini del mercato*) e gli atti di un convegno udinese del 2017 propedeutico al PRIN stesso (Figliuolo, *Centri di produzione*).

<sup>15</sup> Varanini, "Mercato subregionale" per il Trevigiano e ora anche le interessanti considerazioni sul Bresciano di Pagnoni, "Economie di distretto".

<sup>16</sup> Una panoramica delle proposte di identificazione delle regioni in Lanaro, *I mercati*, 35-52.

<sup>17</sup> Gambi, "Regioni", 657-65. Si veda anche la trattazione (e critica) della proposta di Gambi in Lanaro, *I mercati*, 37-8.

luogo, la proposta di Paola Lanaro, che a partire dal caso veneto suggerì la possibilità che spazi economici e politici potessero non coincidere, con i primi che si strutturavano attorno ai percorsi viari, sia di terra, sia d'acqua.<sup>18</sup> Tuttavia, la proposta di Lanaro rimane sostanzialmente incompleta a causa di due principali limiti: da un lato l'intuizione di utilizzare le vie di trasporto, nata dall'analisi del caso veneto, non fu utilizzata come stimolo verso una possibile teorizzazione più generale che potesse prescindere dal caso di studio particolare; dall'altro il principio che spazi economici e politici potessero non coincidere ha portato a una sorta di compartimentalizzazione delle due dimensioni (politica ed economica) con il rischio di derivarne una scarsa o aleatoria influenza reciproca.

L'intuizione di valutare i sistemi di trasporto come indicatore o catalizzatore di spazi regionali sembra comunque estremamente valida, tanto più che, sebbene Lanaro non ne accenni, si inserisce perfettamente entro il quadro della *urban network theory*. Dapprima con gli studi di Peter Rimmer e soprattutto con quelli di Jan de Vries (1984) e di Paul Hohenberg e Lunn Hollen Lees (1985), infatti, i trasporti erano entrati nel sistema di analisi delle reti urbane, permettendo il fruttuoso superamento dei modelli centralistici e autoreferenziali derivati da Christaller.<sup>19</sup>

Non stupisce quindi che una recente raccolta sugli *urban network* in epoca medievale e moderna, curata da Giovanni Favero, Michael-W. Serruys e Miki Sugiura, si concentri proprio sulla costruzione degli spazi attraverso i sistemi di logistica e trasporto.<sup>20</sup> In particolare, viene enfatizzata l'importanza dell'utenza dei sistemi logistici nella costruzione delle infrastrutture, rompendo con la tradizione un po' strutturalista dell'analisi di *network* e introducendovi un'importante dimensione contingenziale e di *agency* individuale.<sup>21</sup> Tuttavia, nonostante questi indubbi meriti, le regioni analizzate non risultano ancora sufficientemente perimetrare e definite dal punto di vista teorico, risultando fondate soprattutto sulla coincidenza automatica tra reti urbane e regioni politiche. Sebbene nessuno dei contributi raccolti da Favero, Serruys e Sugiura cada nella dimensione autoriferita dei 'luoghi centrali' alla Christaller, il quadro entro il quale identificare e definire regioni e spazi economici rimane ancora poco esplicito.

Con questo contributo intendo costruire sulle intuizioni degli studi sinora citati avanzando tre principali proposte:

1. Enfatizzare il superamento già presente nell'*urban network theory* di una logica rigidamente gerarchica in favore di soluzioni interpretative che enfatizzino la dimensione dinamica delle reti;

<sup>18</sup> Lanaro, *I mercati*, 39.

<sup>19</sup> Su questi sviluppi si legga il bilancio di Favero, Serruys e Sugiura, "Introduction", in particolare 3-6.

<sup>20</sup> Favero, Serruys e Sugiura, *The Urban Logistic Network*. Il quadro metodologico è delineato in Favero, Serruys e Sugiura, "Introduction".

<sup>21</sup> Favero, Serruys e Sugiura, 14-7.

2. Sottolineare la natura non-chiusa delle cosiddette ‘economie di distretto’ e come il loro sviluppo sia radicato all’interno di un quadro inter-distrettuale e interregionale integrato;
3. Introdurre la nozione di ‘infrastruttura’ nella sua declinazione antropologica attuale, intesa come aggregato socio-tecnico da cui dipende e su cui si costruisce la movimentazione di oggetti, idee, persone.<sup>22</sup>

Per farlo, adotterò la prospettiva degli scambi commerciali, utilizzati come indicatore di interconnessioni quantitativamente e qualitativamente significative. Mi concentrerò su un caso di studio, quello della dogana di Conegliano, un centro che arrivava forse ai 3.000 abitanti, situato nel territorio di Treviso.<sup>23</sup> In un panorama di fonti non sempre eloquenti, la dogana di Conegliano permette di delineare in maniera dettagliata le strutture degli scambi commerciali a breve, medio e ampio raggio.<sup>24</sup> L’approccio vuole essere quello del caso di studio su cui testare le proposte avanzate in sede introduttiva, tanto più che, come si vedrà nel corso del contributo, la struttura degli scambi e dell’integrazione interregionale sembra corrispondere a quella emergente dalla letteratura secondaria dedicata a casi coevi.<sup>25</sup>

Lo studio dettagliato del caso di studio è stato reso possibile da alcuni superstiti fascicoli della dogana di Conegliano (settembre 1428-febbraio 1429, settembre-novembre 1429, dicembre 1434-febbraio 1435, giugno-agosto 1435).<sup>26</sup> Si tratta di una fonte sinora inedita e non studiata, che permette di entrare nel dettaglio della movimentazione commerciale tardomedievale superando alcune intrinseche aporie degli studi sinora condotti sull’area. A oggi, infatti, più per la struttura delle fonti che per demerito degli studiosi, l’area veneto-friulana, ma direi l’intera Italia settentrionale, è povera di studi che ne mettano in evidenza le interconnessioni a livello locale, regionale e

<sup>22</sup> Il quadro teorico è riassunto in Larkin, “The Politics” e Burchardt e Höhne, “The Infrastructures”.

<sup>23</sup> Secondo le stime di Anna Pizzati, allo scadere del Quattrocento Conegliano poteva vantare attorno ai 3.000 abitanti, che raddoppiavano se si considerava il territorio dipendente; Pizzati, *Conegliano*, 3-4. Come termine di paragone, Treviso, che pure era una città di modeste dimensioni demiche all’epoca, tra fine XIV e XV secolo poteva avere una popolazione di circa 10.000 abitanti; Sandri e Ginatempo, *L’Italia delle città*, 82.

<sup>24</sup> Si riprende una delle scansioni proposte in Sakellariou, “Regional Trade”, 149-51, pur coi limiti già evidenziati dalla stessa autrice.

<sup>25</sup> Si vedano ad esempio per l’area della Repubblica di Venezia Demo “Da Bresa se traze...”, Pagnoni, “Economie di distretto” e ora anche Buffo e Pagnoni, *Traffici e scritture*, 47-57. Strutture di scambio simili, caratterizzate da forme di integrazione orizzontali e complementari ai grandi traffici internazionali emergono anche per il Sud Italia come dimostrato da Sakellariou, “Regional Trade”.

<sup>26</sup> I registri sono conservati in Conegliano, Archivio Municipale Vecchio (d’ora in poi AMVC), b. 551, regg. 6-9. Sull’importanza delle fonti doganali per lo studio dei transiti in area alpina si veda l’introduzione generale offerta da Esch, “Il traffico”. Dal punto di vista metodologico rimangono fondamentali i lavori di Herbert Hassinger a partire dal suo pionieristico studio sul Brennero (Hassinger, “Der Verkerh”). Un quadro della storiografia sui transiti alpini, nel quadro di una generale debolezza della produzione riguardante le Alpi e est del Brennero in Furter, “Traffico di transito”.

interregionale.<sup>27</sup> Gli studi per l'epoca medievale, pur abbondanti, sono stati orientati o alle dinamiche produttive, o al grande commercio internazionale, o, infine, a singoli comprensori o distretti, analizzati nelle proprie dinamiche interne. Si tratta di approcci che, con modalità diverse, mettono in secondo piano l'integrazione di livello interregionale, enfatizzando piuttosto le dinamiche del commercio internazionale. Va detto che l'assenza di abbondante documentazione contabile per l'area in questione ha sicuramente limitato le possibilità di indagine in questa direzione e la fonte principe impiegata per lo studio dell'economia nell'Italia settentrionale, il registro notarile, nonostante le indubbie e innegabili potenzialità, può nascondere alcune insidie. Negli atti notarili, infatti, la dimensione del commercio all'ingrosso e di intermediazione – i rapporti tra grossisti e fornitori in particolare – tende a rimanere opaca, venendo invece esaltato lo smercio al minuto e su credito;<sup>28</sup> in secondo luogo, le fonti notarili sono in genere poco rivelatrici sui transiti di merci che non hanno come esito lo smercio in loco. Infine, risulta talvolta difficile determinare l'origine di una serie di merci che in virtù di caratteristiche produttive o elevato livello di standardizzazione erano divenute quello che la letteratura anglosassone definisce *commodities*, cioè merci indifferenziate, non soggette a significative variazioni qualitative legate alle pratiche o ai soggetti produttori.

Tuttavia, mi pare ci siano i margini, anche in termini di fonti, per superare anche questo limite metodologico. Una prima soluzione può essere lo studio, qualitativo e quantitativo, delle tariffe daziarie su un'ampia scala geografica e, quando possibile, in diacronia, in modo da evidenziare variazioni, sviluppi e modifiche della fiscalità indiretta, utilizzabile come indicatore approssimativo dei consumi e dei transiti, ma anche delle strutture di mercato.<sup>29</sup> Una seconda strada, che sarà quella intrapresa in questo contesto, è lo studio dei registri doganali che permettono di compensare proprio le dimensioni che gli atti notarili tendono a 'nascondere': commercio all'ingrosso, transiti interregionali e le relazioni tra commercio locale e internazionale. In questo senso risulta fondamentale l'applicazione delle metodologie delle *digital humanities*. In particolare, un posto di rilievo tra queste metodologie merita l'analisi GIS (*Geographic Information Systems*), che prevede la strutturazione di database georeferenziati. Lungi dall'essere una semplice modalità di visualizzazione o rappresentazione dei dati, la GIS *history* è ormai diventata una metodologia affermata (almeno fuori dalla penisola italiana dove ancora stenta a radicar-

<sup>27</sup> Non mancano ovviamente alcune eccezioni ma si tratta di casi ancora piuttosto isolati. Si veda ad esempio Demo, "Le fiere di Bolzano"; Demo, "Da Bresa se traze..." e Pagnoni, "Economie di distretto".

<sup>28</sup> Anche l'utilizzo delle vendite a credito, per quanto utile, rischia di portare a sovrastimare alcune dinamiche di mercato rispetto ad altre, talvolta esterne alla circolazione di mercato stessa. Si veda ad esempio la discussione *infra* testo corrispondente alla nota 68.

<sup>29</sup> Questa è la direzione principale del PRIN *Loc-Glob*, una cui applicazione pratica può essere già vista in Rao, "La commercializzazione".

si), tanto da poter parlare di un vero e proprio *spatial turn* della disciplina.<sup>30</sup> Nel caso qui preso in esame i metodi della GIS *history* sono stati utilizzati soprattutto per consentire la visualizzazione contemporanea e su ampia scala di set di dati multipli (registrazioni doganali, sistema viario, fiere, punti di dogana etc.), in modo da poterne cogliere in maniera efficace le interazioni a livello spaziale.<sup>31</sup>

Infine, una necessaria specificazione: non si intende in questa sede analizzare il ruolo specifico di Conegliano e del suo distretto all'interno dell'area economica veneto-friulana, tanto più che per propria natura i registri doganali rivelano più dei transiti che delle produzioni locali (anche se alcune indicazioni in questo senso non mancano). Il fuoco, piuttosto, sarà sulla ricostruzione dei transiti e della struttura commerciale inter-distrettuale e interregionale. In altri termini, la dogana di Conegliano sarà utilizzata come caso di studio e osservatorio particolarmente eloquente per quantificare e soprattutto qualificare i meccanismi e il senso dell'integrazione e specializzazione su una scala interregionale. Si tratta di fenomeni già in parte intuiti e individuati dalla storiografia per l'area veneto-friulana,<sup>32</sup> e che si pongono in netto contrasto con i casi di area lombarda, dove l'integrazione interregionale sembra piuttosto cedere il passo a una più spiccata centralizzazione a livelli 'concentrici', gravitanti più marcatamente sulla capitale dello stato regionale.<sup>33</sup>

Il contributo sarà diviso in due sezioni principali: nella prima troveranno spazio la discussione delle caratteristiche della fonte utilizzata e delle metodologie impiegate ma anche una rapida panoramica del sistema delle infrastrutture commerciali (viabilità, fiscalità e fiere) dell'Italia nord-orientale; nella seconda si procederà all'analisi dei dati. In particolare, si intende analizzare i tre livelli di movimentazione e integrazione commerciale, locale (o sub-regionale), interregionale e internazionale; le dinamiche di interrelazione tra questi diversi ambiti e bacini commerciali; il ruolo delle infrastrutture, intese come insieme complesso di componenti fisiche, tecnologiche e sociali,<sup>34</sup> nel formare e mantenere aree economiche uniformi. Si cercherà di provare quindi che:

<sup>30</sup> Bodenhamer, Corrigan e Harris, *The Spatial Humanities*, VIII-IX e Ayers, "Turning toward Place".

<sup>31</sup> Si tratta di una delle potenzialità della metodologia GIS riassunte in Ayers, 10-1.

<sup>32</sup> Per il Friuli patriarcale e veneto si veda Scarton, "La falce" e Vidal, "The Hinterland". Per il distretto di Bassano, in grado di sviluppare una politica economica nuova e divergente sotto la dominazione veneziana a partire dal Quattrocento si vedano Scuro, "Bassano"; Scuro, "Bassano nel Quattrocento" e, sul lungo periodo e per l'età moderna anche Vianello, "Economia e popolazione", mentre per il Cadore Pozzan, *Istituzioni*. Interessanti anche i casi della Valcamonica, studiata da Massimo Della Misericordia e ora sintetizzata in Pagnoni, "Economie di distretto" e della riviera del Garda, sempre in Pagnoni, "Economie di distretto" e in Pagnoni, "Fisionomia di un capoluogo".

<sup>33</sup> Per la Lombardia si veda l'interessante quadro tratteggiato in Mainoni, *Economia e politica*. Alcuni casi di studio recentemente analizzati e di sicuro interesse in questo senso sono Vercelli (Del Bo, "Gregari e leader") e Pavia (Rao, "Credito, diversificazione, integrazione regionale").

<sup>34</sup> Per la riflessione teorica sulle infrastrutture come apparato socio-tecnico si rimanda a quanto citato *supra* in nota 22.

1. Esistevano diversi bacini commerciali legati a specifiche categorie merceologiche che circolavano su altrettanto specifiche scale, quantità e distanze, con evidenti nessi con la qualità degli operatori impegnati nella loro movimentazione;
2. Entro il primo Quattrocento (e se si incrociano le fonti doganali con quelle notarili ben prima) si erano sviluppate nell'area veneto-friulana delle specializzazioni produttive e commerciali su scala distrettuale ma con un elevato livello di integrazione e complementarietà su scala interregionale;
3. Questi sviluppi sono analizzabili e comprensibili a patto di superare l'idea di una gerarchia economica rigida, e di aree economiche chiuse ed esclusivamente autoriferite, a favore invece di un paradigma che può essere definito 'regione infrastrutturale' in quanto individuabile sulla base dei sistemi di infrastrutture ma sostanzialmente aperto e in continua interrelazione con le aree contermini.

## 2. *I registri della muda di Conegliano: struttura della fonte e metodo*

I cinque registri qui presi in esame, anche se sarebbe forse più corretto definirli fascicoli, composti ciascuno da una decina di carte, sono delle scritture contabili di riscossione.<sup>35</sup> Nel complesso, come già accennato, i registri coprono un totale di 15 mesi (5 trimestri) variamente distribuiti tra le due annate gestionali 1428-9 e 1434-5. L'organizzazione contabile è essenziale: aperto il registro con un'intestazione esplicativa, che riporta gli estremi mensili e annuali, gli estensori materiali e il nome del rettore della terra di Conegliano, le registrazioni, raggruppate per mese, si susseguono occupando i fogli nella loro interezza, separate soltanto dall'indicazione del giorno, che campeggia al centro del foglio. Si tratta, in altri termini, di una scrittura contabile di tipo analitico, che riflette nella sua organizzazione materiale il susseguirsi cronologico dei fatti economici registrati.

Oltre alle difficoltà legate allo stato di conservazione del materiale, recentemente restaurato ma in alcuni casi, fortunatamente molto limitati,<sup>36</sup> troppo deteriorato per permettere la consultazione, la fonte presenta alcuni limiti, sia legati alla sua rappresentatività, sia dipendenti dalla sua struttura formale.

Si potrebbe pensare che la collocazione cronologica della fonte, così come la sua episodicità, renda difficile strutturare un'analisi di medio-lungo periodo e dovrebbero suggerire cautela nell'affrontare il tema della stagionalità delle correnti di traffico. In realtà, queste problematiche, per caso o per fortuna, impattano in maniera marginale l'analisi dei registri in questione. Come si vedrà, il fatto che la documentazione copra mesi autunnali permette

<sup>35</sup> AMVC, b. 551, fasc. 6 (12+12 carte); fasc. 7 (22 carte); reg. 8 (10 carte); fasc. 9 (8 carte).

<sup>36</sup> AMVC, b. 551, fasc. 6/I presenta una carta quasi completamente caduta; b. 551, fasc. 9 ha subito gravi danni nel margine esterno delle carte e in particolare per gli angoli superiori, rendendo la lettura degli importi impossibile per la prima decina di registrazioni per ciascun foglio.

di studiare l'effetto della fiera di san Luca di Treviso (18 ottobre), mentre la comparabilità dei mesi invernali per il 1428-9 e il 1434-5 consente di valutare gli effetti del blocco commerciale dell'imperatore Sigismondo sui traffici transalpini.<sup>37</sup> Inoltre, a un livello macroeconomico, il periodo compreso tra la metà del XIV e la fine del XV secolo, almeno per quanto riguarda il commercio terrestre, non presenta variazioni notevoli.<sup>38</sup> Per questi motivi, i registri della *muda* (la dogana sulle merci in entrata e uscita dal distretto) di Conegliano possono dunque essere utilizzati con un certo grado di sicurezza come indicatore approssimativo ma sufficientemente attendibile delle dinamiche di scambio su un periodo più ampio di quello che effettivamente testimoniano. Infine, nonostante la pesante discontinuità cronologica, i registri coprono in maniera più o meno coerente quasi tutto l'anno, restituendo, con l'eccezione dei mesi primaverili (del tutto assenti), un quadro affidabile della stagionalità dei traffici (tab. 1).

Tabella 1. Prospetto dei transiti disaggregati per mese e anno con totale e media mensile. Dal momento che il vino non è registrato per gli anni 1428-9 è stato escluso da questo computo. Dati da AMVC, b. 571, fasc. 6-9.

Mesi	1428	1429	1434	1435	totale	media
Gennaio		170		131	301	150,5
Febbraio		111		167	278	139
Giugno				138	138	138
Luglio				119	119	119
Agosto				126	126	126
Settembre	43	193			236	118
Ottobre	234	310			544	272
Novembre	122	169			291	145,5
Dicembre	162		97		259	129,5
Totale	561	953	97	681	2292	

Nonostante il numero limitato di mesi, infatti, coprendo annate e porzioni di annata sostanzialmente standard e non viziata da eventi eccezionali, la documentazione può essere assunta a indicatore affidabile delle strutture degli scambi sul medio periodo.

Alle difficoltà legate alla conservazione lacunosa della serie contabile si aggiungono poi quelle più strettamente dipendenti dalla sua strutturazione formale. Non ci si trova infatti davanti a una razionalizzazione della materia imperniata su conti intestati a singoli conduttori di merci, con un dettaglio

<sup>37</sup> Sull'azione e la strategia dell'imperatore Sigismondo si veda *infra* il testo corrispondente alle note 82-3.

<sup>38</sup> Si vedano ad esempi i quadri sul medio termine (secoli XIII-XV) tracciati per Udine da Scar-ton, "La falce", per l'area friulana da Vidal, "The Hinterland" e per il Bresciano da Pagnoni, "Economie di distretto".

disaggregato delle merci condotte,<sup>39</sup> ma a registrazioni ‘a paragrafo’ che inglobano gli elementi principali per identificare la singola voce: conduttore delle merci (quasi sempre con la sua località d’origine), tipo e quantità di merci e destinazione. Questo significa che, nel caso di conduttori che trasportino diverse merci o tipologie di merci, la registrazione dell’importo dovuto/pagato è unica. Considerata l’assenza di uniformità all’interno delle tariffe doganali, per le quali raramente si pagava un’imposta *ad valorem* ma, più spesso, aliquote differenziate fondate sulle unità commerciali (peso, lunghezza, capacità, imballo) solo vagamente correlate al valore di stima delle merci,<sup>40</sup> risulta quindi impossibile utilizzare i valori pagati per avanzare una stima affidabile del valore dei transiti sul modello di quanto fatto da Arnold Esch per le importazioni nella Roma di metà Quattrocento.<sup>41</sup> La tendenza all’accorpamento rende poi difficile valutare il volume stesso delle merci portate su un medesimo vettore, che solo occasionalmente e senza una particolare *ratio* vengono elencate nelle loro quantità effettive.<sup>42</sup> Oltre che dalla tecnica contabile, quest’ultima tendenza potrebbe anche dipendere dalle tipologie e aliquote impositive, che talvolta venivano imposte e calcolate sulla base del vettore di trasporto: animale da soma, carretta, carro. Infine, manca il più delle volte l’indicazione della provenienza delle merci, risultando presente soltanto quella del conduttore che, tuttavia, non comunica immediatamente e in maniera inequivoca l’area di produzione dei beni trasportati. A ben vedere, le stesse destinazioni dichiarate non dovevano corrispondere necessariamente alla destinazione finale delle merci, ma potevano anche coincidere con la successiva stazione doganale interna al territorio Trevigiano. Questa particolare struttura formale della fonte dipende dallo scorporo dell’area fiscale coneglianese da quella trevigiana più in generale. Se ne trova traccia nelle delibere del Senato veneziano: già nel 1340 (appena tre anni dopo la dedizione spontanea di Conegliano a Venezia) l’area doganale e fiscale coneglianese, assieme alle chiuse di Quero e Serravalle, risultava staccata da quella della podesteria di Treviso, sulla quale convergevano le podesterie minori di Mestre, Castelfranco, Asolo e Oderzo.<sup>43</sup> Trattandosi quindi di una barriera doganale ‘intermedia’, gli uff-

<sup>39</sup> Questo è invece il modello di registrazione in uso nelle ormai ben studiate (oltre che edite) dogane della Roma tardomedievale. Si veda ad esempio l’edizione della dogana di Ripa e Ripetta del 1428; Lombardo, *Camera Urbis*.

<sup>40</sup> Il capitolare della *muda* di Conegliano, conservato in AMVC, b. 496 è gravemente danneggiato da muffa e umido, tanto da renderne la maggior parte non più leggibile. In ogni caso, da quanto traspare dalle carte meglio conservate, non sembra si differenziasse molto per impostazione dallo standard in uso per l’area veneta all’epoca. I dati dei daziari di Treviso, Padova, Vicenza e Verona sono al momento in elaborazione da parte del PRIN *Loc-Glob* e saranno consultabili *online*. Sui meccanismi di calcolo e stima delle aliquote rimangono validi i lavori di Melis e Dotson, sebbene incentrati piuttosto sul calcolo e la stima del valore dei beni in relazione al calcolo dei costi di trasporto e dei noli; Dotson, “A Problem”; Melis, “Werner Sombart”.

<sup>41</sup> Esch, “Le importazioni”.

<sup>42</sup> A titolo esplicativo si riporta uno dei numerosi casi. Il 24 dicembre 1428, Zan da Carnia pagò 16 soldi per aver condotto attraverso la dogana una mezza carretta di burro, panno *grixo* e formaggio in quantità non specificate; AMVC, b. 551, fasc. 6/I, f. 3r.

<sup>43</sup> Leduc, *Registre XIX. 1340-1341*, pp. 168-9 [27 novembre 1340].

ciali deputati alla registrazione della *muda* di Conegliano potevano riportare tanto le destinazioni finali, quanto le indicazioni della successiva dogana che la merce e il conduttore avrebbero dovuto attraversare, intesa come indicazione di massima della direzione e riferimento vincolante per i conduttori stessi nel caso di eventuali regimi fiscali speciali delle merci condotte.

In ogni caso, queste difficoltà, per quanto decisamente limitanti, sono state superate grazie all'applicazione di metodi dell'umanistica digitale e a un uso ponderato di approcci quantitativi e qualitativi. In prima battuta si è proceduto a una schedatura completa del materiale in un *database* impostato sui seguenti campi: data, nominativo del conduttore, provenienza del conduttore, merce, unità impositiva, numero di unità, destinazione dichiarata, pagamento e, se specificato, il mezzo di trasporto. In questa prima fase le registrazioni accorpate in originale sono state mantenute tali, in modo da ottenere il numero totale dei conduttori transitati attraverso la *muda* di Conegliano, pari a 2.440, a ciascuno dei quali è stato affidato un identificativo numerico progressivo. Successivamente si è proceduto a scorporare le registrazioni accorpate, in modo da ottenere il numero di partite di merci individuali fatte transitare attraverso la dogana, per un totale di 2.941. Inoltre, per facilitare l'analisi qualitativa, sono stati introdotti alcuni nuovi campi, tre relativi alle merci (seguendo una struttura basata su categoria > tipologia > materiale;<sup>44</sup> tab. 2) e uno all'area di provenienza per i comprensori più rappresentati (Trevigiano, Friuli, distretto di Conegliano, *Alemania*). Infine, salvo casi di identificazione dubbia o mancata, le località di origine dei conduttori e di destinazione delle merci sono state georeferenziate e implementate in un sistema GIS in modo da facilitare il confronto con altri set di dati, incusi quelli relativi alla viabilità e ai sistemi fieristici dell'area.<sup>45</sup>

Tabella 2. Prospetto riassuntivo della distribuzione dei transiti per categoria. n.d. = non disponibile.

categoria	partite transitate
alimenti	732
altro	117
animali e bestiame	647
armi ed equipaggiamento	24
balle di merci e merci non specificate	291
farmacopea e spezieria	34
materie grezze e semilavorate	316
n.d.	32
oggetti e prodotti finiti vari	107

<sup>44</sup> Si tratta della struttura di codifica delle merci utilizzata per il database del PRIN *Loc-Glob*.

<sup>45</sup> I risultati dell'implementazione GIS saranno discussi nella seconda parte del contributo. Sull'utilizzo dei GIS in storia, ormai metodologicamente e teoreticamente solido ma ancora poco praticato, si vedano almeno Knowles, "Gis and History"; Gregory e Ell, *Historical GIS*; Ayers, "Turning toward Place".

oggetti per il lavoro	14
oggetti per la casa	27
oggetti per lavoro	8
preparati e coloranti	48
prodotti di pelle finiti	36
prodotti di pelliccia finiti	43
prodotti tessili finiti	465
Totale complessivo	2.941

Il problema della quantificazione dei flussi di traffico è stato risolto già nella seconda fase di strutturazione del *database*, attraverso lo scorporo delle merci aggregate. L'occasionale perdita di dati dovuta ad accorpamenti privi di quantificazione metrologica precisa verrà compensata, in sede di analisi, dall'utilizzo incrociato delle quantità medie delle partite delle medesime merci – per ottenere dei dati indicativi – e dalla valutazione 'nuda' dei transiti, indicatore per certi versi utile e significativo anche in assenza della quantificazione delle merci trasportate.

L'ulteriore problema delle merci tassate a unità di vettura (soma, carretta, carro) è stato risolto attraverso l'incrocio delle occorrenze in cui la fonte dichiarava il corrispettivo tra unità di vettura e unità metrologica con alcuni dati desunti dalle sezioni leggibili del capitolare della *muda* e alcuni calcoli induttivi basati sulle tariffe. La fonte, infatti, relativamente ai carichi di ferro provenienti dal Friuli, informa che il carro (o *plaustrum*) a quattro ruote a trazione animale (presumibilmente bovina) poteva portare tra le 1.000 e le 1.250 libbre di materiale (517-620,4 kg),<sup>46</sup> mentre la carretta a due ruote doveva portarne approssimativamente la metà. La soma, intesa come unità di imballo e vettura condotta a dorso animale (in genere cavalli, asini e muli), a giudicare dal valore di tassazione, poteva corrispondere infine a un terzo del carro (333,34-416,67 libbre, pari a 172,34-215,42 kg), dato confermato dal capitolare della *muda*, che la fa equivalere (forse convenzionalmente) a 400 libbre (206,8 kg).<sup>47</sup>

Il nodo più problematico è risultato essere quello relativo all'effettiva direzione delle merci. Se il punto d'origine delle merci rappresenta spesso un'incognita, risolvibile solo attraverso un approccio qualitativo, anche la destinazione, dato che dalla fonte traspare come 'sicuro', non riserva maggiori certezze. Con le eccezioni di Treviso (mercato di scala regionale, ma anche prima porta d'accesso a Venezia per chi arrivava via terra) dei centri rurali verso cui si dirigevano sia merci che oggetti finiti, e di Santa Lucia di Piave, sede di una fiera rurale, le località di destinazione più attestata (tab. 3 e fig. 1) difficilmente

<sup>46</sup> Qui e sotto per l'equivalenza tra la libbra in uso a Conegliano e il kg si è fatto riferimento a *Tavole di ragguglio*, p. 733. Si è intesa la libbra come libbra grossa (pari a 0,517 kg) in quanto le merci misurate non rientravano nella spezieria e merceria misurate con quella sottile (pari a 0,339 kg).

<sup>47</sup> AMVC, b. 496, *Pacta mudae*, f. 3v.

Tabella 3. Prospetto riassuntivo delle prime dieci località di destinazione per numero di transiti. Dati da AMVC, b. 551, fasc. 6-9.

località	transiti
Treviso	902
Serravalle	379
Sacile	272
Ceneda	73
Collalto	65
Santa Lucia	64
Castelfranco	52
contado	50
Oderzo	41
Arfanta	20
non dichiarata o illeggibile	144
altre (<20)	378



Figura 1. Distribuzione spaziale delle destinazioni: rappresentante per numero di transiti di singole partite di merci.

rappresentavano la destinazione finale delle merci. Più probabilmente, come accennato, la destinazione dichiarata rappresentava la successiva barriera doganale interna o (come nel caso di Sacile) esterna al Trevigiano, intesa, ai fini del controllo fiscale e dei contrabbandi, come sufficientemente indicativa della direzione delle merci. Ciò risulta particolarmente evidente nel caso dei mercanti germanofoni che dichiaravano Serravalle come destinazione, tappa

obbligata del lungo percorso verso le città della bassa Germania, ma mi pare applicabile anche ai numerosi operatori friulani diretti ai centri di Collalto e Castelfranco, probabilmente tappe intermedie sui percorsi per il feltrino e l'area vicentino-padovana rispettivamente.<sup>48</sup>

L'analisi dei flussi e delle direzioni delle merci, dunque, non potrà essere puramente e immediatamente quantitativa, ma dovrà essere temperata da un solido approccio qualitativo, vertente soprattutto sull'analisi delle aree (oltre che località) di provenienza e delle tipologie di merci attraverso la *muda* di Conegliano. Per questi motivi, in questa sede ci si concentrerà, oltre che su alcuni specifici flussi di merci di scala locale, del tutto interni al Trevigiano, sui grossi flussi di *commodities*<sup>49</sup> che mettevano in stretta relazione l'area trevisana con quella friulana, ed entrambe con l'Oltralpe germanofono. Si cercherà di dimostrare come, a prescindere e per certi versi in opposizione alla politica economica della Dominante, si fosse ormai affermato a inizio Quattrocento un sistema di scambi e divisione del lavoro su scala interregionale, fondato sulla presenza e il ruolo di *hub* logistici e fiscali (come Conegliano, Sacile, Serravalle) e di mercati e sistemi fieristici intermedi (come Treviso), dove commerci internazionali e locali si incrociavano e alimentavano a vicenda.<sup>50</sup>

Infine, prima di entrare nel vivo della discussione dei dati raccolti, conviene delineare brevemente la posizione e il ruolo di Conegliano e della sua dogana all'interno dei sistemi infrastrutturali dell'area, tenendo in considerazione analoghe barriere fiscali ma anche gli assi viari e il sistema fieristico. Il borgo fortificato di Conegliano, infatti, si trovava al centro di uno snodo viario complesso e di vitale importanza, posto com'era alla confluenza delle vie alpine provenienti da Serravalle e dal Cenedese (l'area facente capo all'episcopato di Ceneda, attuale Vittorio Veneto), delle due vie *Ungaresche*, che collegavano il trevigiano con il Friuli,<sup>51</sup> e di quanto rimaneva dell'antica viabilità di epoca romana, come la *Postoyma/Postumia*.<sup>52</sup> Conegliano, con il suo castello, era diventata quindi, con l'intensificazione progressiva dei traffici via terra della seconda metà del XIII secolo, un punto focale dei transiti e, come si è visto, dei sistemi fiscali dell'area. A completare il quadro concorrevano infine il sistema di fiere dell'area trevigiano-friulana, organizzato su multipli livelli che potevano spaziare dal locale/rurale, al sovraregionale, passando per fie-

<sup>48</sup> Su questi flussi di merci si veda il commento analitico *infra*.

<sup>49</sup> Per la definizione di *commodity* si veda *supra*, testo successivo alla nota 28.

<sup>50</sup> Di grande rilievo sarebbe il tema dell'organizzazione logistica dei trasporti e dell'ospitalità, troppo ampio per essere trattato specificamente in questa sede. Si veda a riguardo in generale Frangioni, *Milano e le sue strade*, 16-56; Dini, "Tempi e circolazioni"; per l'economia integrata dei transiti in area alpina, Szabó, "L'economia dei transiti"; per un quadro accurato relativamente all'area veneta si veda infine quanto detto circa i transiti transalpini in Braunstein, *Les Allemands*, 31-74.

<sup>51</sup> Sulla viabilità dell'area si vedano, Cagnin, "Vie di comunicazione"; Bustreo, "Paesaggi rurali" e, per il solo tratto bellunese della viabilità alpina, Vergani, "Le vie dei metalli". Un quadro generale in Varanini, "Appunti sul sistema".

<sup>52</sup> Questo tratto viene citato e tutelato dagli statuti di Conegliano; Faldon, *Gli antichi statuti*, 330-3.

re di raccordo tra le diverse aree interne di una medesima regione (pianura, collina, montagna).<sup>53</sup> Il quadro, che sarebbe difficile sintetizzare a parole, è riassunto nella mappa proposta nelle figure 2 e 3.<sup>54</sup>

### 3. *Integrazione e divisione del lavoro: la scala inter-locale attraverso l'osservatorio di Conegliano*

Nel corso dei 160 giorni consecutivi coperti dai primi due registri, dal 22 settembre 1428 al 28 febbraio 1429, furono 846 gli individui transitati per la *muda* di Conegliano. Un numero non necessariamente rilevante se si considera la sua distribuzione media, pari a poco più di 5 transiti al giorno<sup>55</sup>. Tuttavia, se si prendono in considerazione la qualità e la quantità delle merci movimentate il quadro assume tutt'altro dinamismo. In questo primo semestre (per quanto mutilo, dal momento che parte del mese di settembre 1428 è perduto) la stazione doganale di Conegliano registrò il passaggio di 268 animali bovini, 54 equini, oltre 500 tra suini e ovini (rispettivamente 145 e 368), 8461,5 libbre (4374,6 kg) di lana di vario tipo, 98 carri carichi di balle di merci,<sup>56</sup> 13.400 libbre (6927,8 kg) di acciaio, e ferro per un valore compreso tra le 28.400 e le 35.150 libbre (14,7-17,1 tonnellate circa) a seconda della portata dei carri. Valori decisamente più significativi, soprattutto per quanto riguarda ferro e acciaio, se si considera che le oltre 40.000 libbre di questi materiali rappresentavano quasi la totalità del fabbisogno annuo della città di Treviso nella prima metà del XV secolo.<sup>57</sup>

Conegliano si conferma quindi uno snodo centrale dei commerci interregionali, non tanto per il suo ruolo di mercato di destinazione quanto per la sua posizione strategica. Diventa quindi utile utilizzare la documentazione doganale per valutare qualità e intensità degli scambi interregionali e internazionali transitati per il piccolo centro del trevigiano, da intendersi se non come la quasi totalità, almeno come porzione significativa dei transiti via terra nell'are-

<sup>53</sup> I dati relativi alle fiere sono stati prodotti sulla base di Sanudo, *Itinerario*; Pasi, *Tariffa*; Farronato e Netto, *Gli statuti del comune*, 226; Corbanese, *Il Friuli*, 375-6 (che tuttavia presenta alcune imprecisioni); Clerici, "Fiere e mercati".

<sup>54</sup> La viabilità è ricostruita sulla base della raccolta e ricostruzione dei percorsi viari storici attualmente in corso di elaborazione da parte di chi scrive. Alla fase attuale sono state utilizzati, oltre alla storiografia secondaria di cui *supra* nota 51, le seguenti fonti: *Commissioni di Rinaldo degli Albizzi*; Röhricht e Meisner, *Das Reisebuch*; *Des böhmischen Herrn Leo's von Rožmítal*; Sanudo, *Itinerario* e infine sull'*Itinerarium de Brugis* edito in appendice a Le Bouvier, *Le livre de la description*, 157-216.

<sup>55</sup> Dati da AMVC, b. 551, fasc. 6.

<sup>56</sup> Più difficile stimare il valore in kg di questi transiti dal momento che non conosciamo il numero di balle trasportate ma soltanto quello dei carri transitati. Se è vero che il carro poteva portare 517-646,25 kg di ferro (cfr. *supra*), i dati raccolti ad esempio da Braunstein, "Guerre, vivres et transports", indicano capacità talvolta anche maggiori (1.500 kg in media).

<sup>57</sup> Il fabbisogno di Treviso era stimato tra i 40 e i 50 *milliari* (40.000-50.000 libbre); Braunstein, "Le commerce du fer", 276 e nota 33.



Figure. 2-3. Sistema di infrastrutture viarie, fieristiche e fiscali nell'area esaminata (XIV-XV secolo).

a.<sup>58</sup> Vista l'estrema varietà delle merci, a cui corrispondevano altrettante unità di misura, tassazione e stima del valore, sarebbe inutile cercare di valutare in maniera complessiva il valore della movimentazione commerciale, che verrà dunque disaggregata e analizzata nelle sue componenti principali e più caratteristiche. In primo luogo, i movimenti e il mercato interni al Trevigiano, legati al commercio e al rifornimento alimentare, nonché ai mercati del bestiame. Secondariamente, i grossi traffici 'internazionali', che coinvolgevano i due versanti delle Alpi e risentivano della variabile costituita dalle tensioni politiche. Infine, i mercati e gli scambi di scala interregionale, una fitta rete di relazioni intessuta da operatori veneti, friulani e bergamaschi, imperniata attorno ai più rilevanti settori dell'epoca, il tessile e la siderurgia. Prima di procedere, tuttavia, mi pare utile affrontare un problema più generale, che prescinde in grossa misura dalle tipologie di merci condotte e dalla loro direzione: la stagionalità dei traffici.

A esclusione del vino, che presenta una stagionalità 'differenziata', strettamente dipendente dal ciclo produttivo (tab. 4 e fig. 4),<sup>59</sup> e del mercato alimentare via terra, i transiti della *muda* di Conegliano presentano dei ritmi e delle intensità piuttosto classiche, che meritano tuttavia di essere analizzate e contestualizzate all'interno della cornice dei sistemi commerciali e fieristici interregionali.

Tabella 4. Prospetto mensile delle esportazioni di vino per l'annata 1364-5. Dati da AMVC, b. 437, fasc. 3.

	orne
gennaio	381,25
febbraio	175
marzo	363,75
aprile	172,5
maggio	296,75
giugno	81
luglio	156,5
agosto	121,5
settembre	121,75
ottobre	220,25
novembre	705,75
dicembre	839
totale	3.635

<sup>58</sup> Le uniche possibili alternative al passaggio attraverso Conegliano rimanevano la chiusa di Quero, soggetta al regime fiscale di Treviso, e la movimentazione mista terra-acqua attraverso i porti di Latisana e Portogruaro. Su Quero si veda in generale Beda Pazé, *Quero*; Portogruaro risulta ancora relativamente poco studiata sul versante economico, ma alcune note principalmente descrittive si trovano in Gianni, "Strutture produttive".

<sup>59</sup> Faugeron, *Nourrir la ville*, 368 per l'andamento delle importazioni di vino nel Trevigiano nel 1399-400, che presentano andamento omologo a quelle della dogana di Conegliano. In generale sul vino e i problemi del suo trasporto si vedano Varanini, "Le strade del vino", 635-48 con l'abbondante bibliografia ivi citata, e Ognibene, "Il fattore trasporto", che sintetizza bene le principali conoscenze in tema di tecnologia e logistica del trasporto vinicolo.

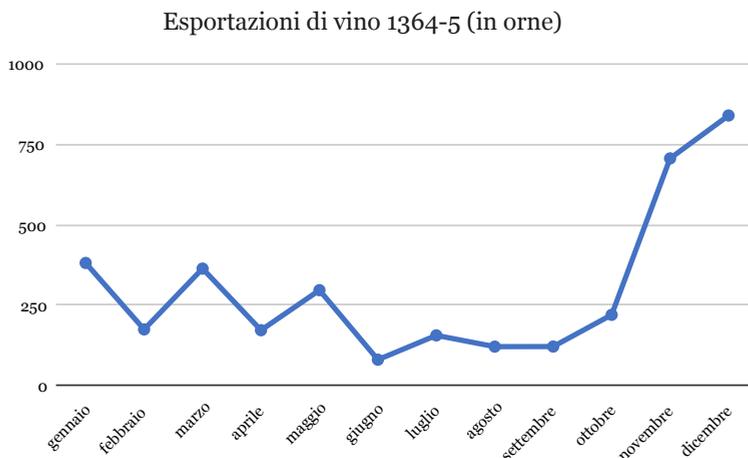


Figura 4. Stagionalità delle esportazioni di vino dal distretto di Conegliano per il 1364-5. *Supra*, tab. 4.

Buoni indicatori delle stagionalità degli scambi interregionali possono essere i traffici con il Friuli – che risentono in maniera particolare dell'effetto della fiera trevigiana di san Luca – e quelli aventi per protagonisti i mercanti di area germanofona, il cui passaggio è evidentemente meno rapido ed estemporaneo di quello degli abitanti del Trevigiano. Se analizziamo le medie dei transiti di individui provenienti dall'area friulana e germanofona disaggregandoli per mese noteremo immediatamente due distinti andamenti (tab. 5).

Tabella 5. Medie dei transiti di individui provenienti dall'area friulana e germanofona. Dati da AMVC, b. 551, fasc. 6-9.

	area friulana	area germanofona
settembre	20	11,5
ottobre	75	30,5
novembre	24	7,5
dicembre	22	13
gennaio	17	13,5
febbraio	18,5	27
giugno	11	19
luglio	9	17
agosto	14	38

I traffici con l'area friulana (intesa come territorio compreso tra Livenza e Isonzo) risultano concentrati nel mese di ottobre, che da solo rappresenta il

35,63% dei transiti totali. Il picco di questo mese, come già accennato, dipende dall'affluenza alla fiera di san Luca a Treviso (attorno al 18 di ottobre)<sup>60</sup> che da sola risulta responsabile per la maggioranza dei passaggi (fig. 5). Anche ammettendo che i numeri eccezionali del mese di ottobre siano da dimezzare, dal momento che includono sia i transiti in direzione della fiera, sia quelli in direzione opposta a fiera finita, rimane il fatto che nei restanti mesi gli andamenti sono piuttosto piatti e regolari, attestati su una media di 16,94, tra massimi di 24 (novembre) e minimi di 9 (luglio).

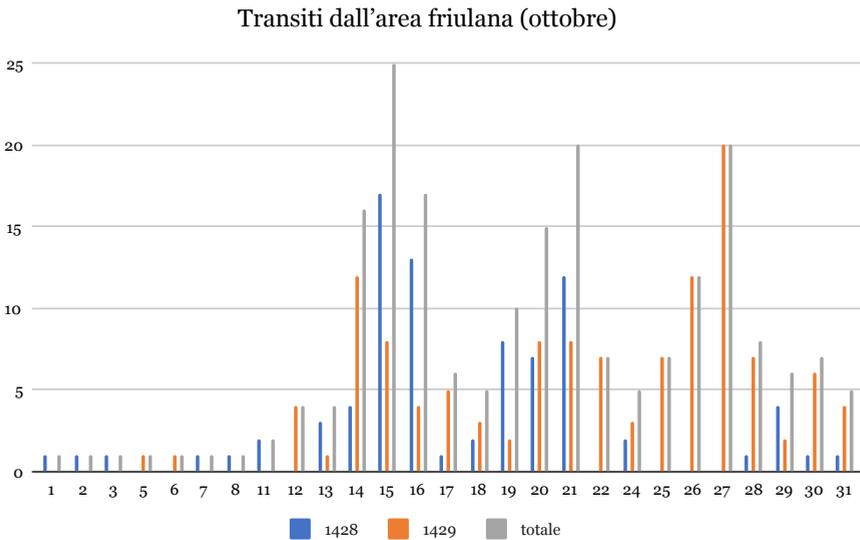


Figura 5. Andamento dei transiti provenienti dall'area friulana per il mese di ottobre, disaggregati per anno.

Marcatamente diverso è invece l'andamento dei transiti dei mercanti di area germanofona, provenienti principalmente dai grandi centri della bassa Germania (Augsburg, Nürnberg, Ulm) o genericamente dall'*Alemania*. In questo caso, pur rimanendo presente un evidente effetto di attrazione della fiera di Treviso a ottobre, i transiti presentano un andamento più elastico, concentrandosi a febbraio e soprattutto ad agosto. In realtà, la media dei transiti nel caso dei mercanti di area germanofona potrebbe essere un indicatore

<sup>60</sup> Entro il Quattrocento questa fiera aveva soppiantato la più antica ricorrenza di san Michele. Gli statuti del comune di Treviso, infatti, nella loro redazione trecentesca menzionano in primo luogo la *fera generali* di san Michele e successivamente i *mercata* straordinari di san Luca e dei Santi Quaranta (Betto, *Gli Statuti del comune di Treviso*, 557) ma sia il Sanudo sia la *Tariffa* di Bartolomeo Pasi menzionano la sola fiera di san Luca (Sanudo, *Itinerario*, 386; Pasi, *Tariffa*, 79).

impreciso, dal momento che risente, per gli anni 1428-1429, del permanere del blocco commerciale voluto dall'imperatore Sigismondo.<sup>61</sup> Se disaggreghiamo i dati per anno (fig. 6) noteremo infatti che i picchi di febbraio e agosto del 1435 sono sostanzialmente omologhi (rispettivamente 42 e 38 transiti). Questo peculiare andamento deve essere indubbiamente considerato indicativo dei ritmi del commercio terrestre transalpino e messo in relazione con i ritmi delle *mude* delle galee veneziane, in particolare quelle di Alessandria e Beirut, i cui carichi di spezie e cotone erano parte cruciale dell'interscambio tedesco-veneziano.<sup>62</sup>

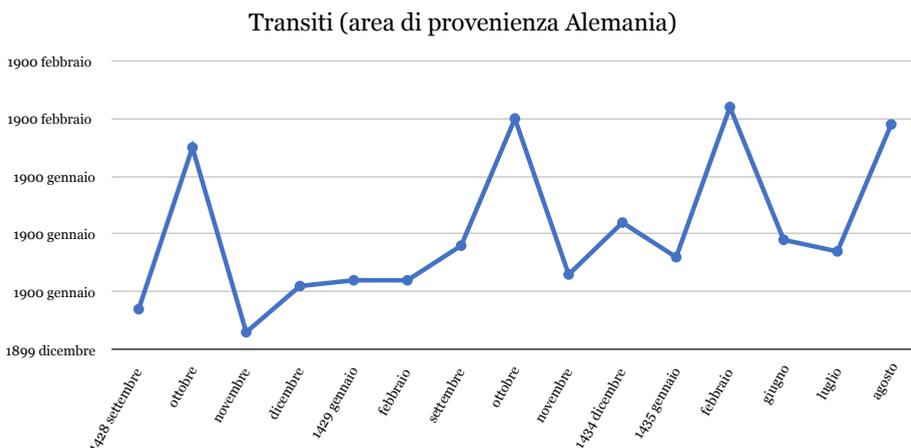


Figura 6. Andamento dei transiti di individui provenienti dall'area germanofona.

Ci si trova dunque davanti a due distinti ritmi di transito commerciale. Da un lato il commercio con l'area friulana, di medio raggio e che si potrebbe definire 'interregionale' in quanto mette in relazione aree di produzione, consumo e organizzazione infrastrutturale distinte;<sup>63</sup> dall'altro il commercio transalpino, di respiro internazionale, condizionato da spostamenti anche di svariate centinaia di chilometri. Il primo è caratterizzato da ritmi regolari e dall'effetto fortemente attrattivo delle fiere di portata regionale come quella

<sup>61</sup> Una discussione del fenomeno *infra* testo corrispondente alle note 82-3.

<sup>62</sup> Le galee di Alessandria e Beirut partivano appunto verso agosto cariche (anche) di merci provenienti dall'Europa centrale, e tornavano a Venezia tra novembre e dicembre (Stöckly, *Le système de l'incanto*, 141 e 151). Sull'importanza del cotone siriano per la fiorentina industria tessile della Bassa Germania si veda Mazzaoui, *The Italian Cotton Industry*, 129-62. In generale sui rapporti commerciali tedesco-veneziani rimane imprescindibile Braunstein, *Les Allemands*, 201-362.

<sup>63</sup> Si ricorda che la regione a cui si fa riferimento non è la regione economica così come era stata intesa tra anni Ottanta e Novanta del secolo scorso ma un'area caratterizzata dalla presenza di sistemi di produzione, consumo e organizzazione infrastrutturale autonomi. Per la discussione di questo tema si veda *supra*, testo corrispondente a nota 22. Si vedano anche le conclusioni in chiusura al presente contributo.

di san Luca a Treviso; il secondo, pur non essendo immune dall'effetto delle fiere risulta più polarizzato e legato ai ritmi (anche finanziari) del commercio internazionale e della piazza veneziana.

### 3.1. *I mercati sub-regionali*

Oltre ai commerci di medio e lungo raggio esisteva ovviamente una ricca movimentazione di corto raggio, svolta il più delle volte da operatori occasionali, se non dagli stessi produttori, senza una reale intermediazione mercantile strutturata. Mentre i commerci di più ampia scala e respiro riguardavano soprattutto prodotti industriali e le cosiddette *commodities* (materie prime grezze e semilavorate, prodotti standardizzati), la cui domanda non fluttuava nel corso dell'anno riducendo quindi gli svantaggi dei lunghi tempi di percorrenza, i fluttuanti mercati alimentari venivano riforniti grazie a movimentazioni a più corto raggio. Sicuramente le variazioni dei prezzi degli alimenti potevano stimolare operazioni speculative supportate da movimentazioni di breve respiro, così come non deve essere sottovalutata la difficoltà tecnica di conservazioni di alcuni prodotti,<sup>64</sup> ma mi pare difficile dubitare del fatto che il principale fattore che induceva una canalizzazione dei prodotti alimentari tutta interna ai distretti cittadini non sia da individuare nelle politiche anonarie costrittive dei centri urbani. Il caso qui analizzato, in particolare, è decisamente eloquente dal momento che le limitazioni e regolazioni interne alle podesterie del Trevigiano si dovevano scontrare e armonizzare con le necessità di rifornimento di Venezia, vero gigante dai piedi d'argilla per quanto riguarda il rifornimento dei mercati alimentari.<sup>65</sup> Diventava quindi estremamente difficile, oltre che forse economicamente poco remunerativo, movimentare alimenti e animali fuori dai confini distrettuali anche se non mancano alcune eccezioni, soprattutto per quanto riguarda il commercio di bestiame.

Se analizziamo il rapporto tra provenienza dei conduttori e merci trasportate, infatti, l'area del Trevigiano<sup>66</sup> risulta sovra-rappresentata in alcuni settori merceologici. Se complessivamente da quest'area geografica proveniva il 40,16% degli individui transitati dalla *muda* di Conegliano, l'incidenza del Trevigiano (Conegliano inclusa) aumenta in settori come l'alimentazione (compreso il vino) e il commercio del bestiame, mentre si contrae sensibilmente in ambiti quantitativamente e qualitativamente rilevanti come il commercio all'ingrosso di materie prime grezze e semilavorate o di prodotti finiti, più legati come si vedrà ai transiti interregionali (tab. 6). Un discorso a parte

<sup>64</sup> Ognibene, "Il fattore trasporto". Si veda anche il classico Pini, "Alimentazione, trasporti, fiscalità".

<sup>65</sup> Su questo Faugeron, *Nourrir la ville*.

<sup>66</sup> Si intende qui l'area composta dal distretto di Conegliano e dall'insieme di podesteria di Treviso e 'podesterie minori'.

merita la circolazione dei preparati e dei coloranti, impiegati nell'industria tessile e conciaria e protagonisti di una circolazione commerciale propria e particolare.

Tabella 6. Prospetto e rapporto sul totale delle partite transitate dalla *muda* di Conegliano aventi come provenienza e destinazione località interne al Trevigiano (inclusa la podesteria di Conegliano).

tipologie di merci	transiti prov. & dest. Trevigiano + Conegliano	totale	% su totale
alimenti	413	732	56,42%
altro	30	117	25,64%
animali e bestiame	387	647	59,81%
armi ed equipaggiamento	12	24	50,00%
balle di merci e merci non specificate	5	291	1,72%
farmacopea e spezieria	2	34	5,88%
materie grezze e semilavorate	89	316	28,16%
n.d.	9	32	28,13%
oggetti e prodotti finiti vari	26	107	24,30%
oggetti per il lavoro	5	14	35,71%
oggetti per la casa	14	27	51,85%
oggetti per lavoro	6	8	75,00%
preparati e coloranti	28	48	58,33%
prodotti di pelle finiti	7	36	19,44%
prodotti di pelliccia finiti	19	43	44,19%
prodotti tessili finiti	129	465	27,74%
Totale complessivo	1181	2941	40,16%

Rimangono da chiarire se, all'interno del Trevigiano, le merci circolassero solo verso gli *hub* principali o vi fossero correnti autonome. Come vedremo, non c'è una risposta netta e, anzi, emergono rilevanti differenze a seconda del settore merceologico interessato. In ogni caso, un modo per indagare questa dinamica consiste nel valutare la corrispondenza esistente tra località di provenienza e di destinazione dei conduttori. Lunghi dall'essere (in questo caso) un limite della fonte, un'elevata coincidenza dei due valori dovrebbe essere un indicatore di un eventuale movimento centripeto, caratterizzato dall'approvvigionamento del *comitatini* direttamente in grossi mercati di scala regionale, mentre una bassa coincidenza potrebbe indicare il semplice trasporto di merci verso gli *hub* senza necessariamente un movimento in direzione opposta. L'analisi dei dati dimostra in linea di massima una tendenza al trasporto delle merci dalle zone di produzione nel contado ai centri di distribuzione e consumo, ma evidenzia anche alcune notevoli variazioni da settore a settore che permettono di parlare di una specializzazione a livello distrettuale (tab. 7).

Si nota anzitutto che il commercio degli alimenti ha una direzionalità piuttosto precisa, dai luoghi di produzione a quelli di smercio (o transito), tra cui spiccano in particolare Treviso (195 partite), Serravalle (51 partite) e Ceneda

Tabella 7. Prospetto riassuntivo e rapporto percentuale delle singole partite di merci circolanti all'interno del Trevigiano, disaggregate per categoria e coincidenza tra località di provenienza e destinazione dei conduttori.

	prov. ≠ dest.	prov. = dest.	totale	% prov. ≠ dest.	% prov. = dest.
alimenti	304	109	413	73,61%	26,39%
animali e bestiame	225	162	387	58,14%	41,86%
prodotti tessili finiti	33	96	129	25,58%	74,42%
materie grezze e semilavorate	54	35	89	60,67%	39,33%
altro	16	14	30	53,33%	46,67%
preparati e coloranti	27	1	28	96,43%	3,57%
oggetti e prodotti finiti vari	6	20	26	23,08%	76,92%
prodotti di pelliccia finiti	9	10	19	47,37%	52,63%
oggetti per la casa	10	4	14	71,43%	28,57%
armi ed equipaggiamento	11	1	12	91,67%	8,33%
n.d.	1	8	9	11,11%	88,89%
prodotti di pelle finiti	4	3	7	57,14%	42,86%
oggetti per lavoro	5	1	6	83,33%	16,67%
balle di merci e merci non specificate	3	2	5	60,00%	40,00%
oggetti per il lavoro	3	2	5	60,00%	40,00%
farmacopea e spezieria	0	2	2	0,00%	100,00%
Totale complessivo	711	470	1.181	60,20%	39,80%

(18 partite). Il movimento contrario, cioè di acquisto di alimenti sui mercati di scala regionale sembra suggerire una dimensione più commerciale che di approvvigionamento individuale, dal momento che riguarda principalmente individui provenienti da località ai confini del distretto, che fanno intuire un possibile ulteriore movimentazione verso le aree contermini. Si registrano ad esempio 21 partite condotte a Serravalle, porta verso il bellunese e l'*Alemania*, ma anche quasi altrettante (20) verso il piccolo centro di Arfanta da cui, tuttavia, si poteva poi raggiungere Belluno attraverso il canale di San Boldo. Un ulteriore punto da rilevare a riguardo è la tipologia di alimenti interessati dalla movimentazione centrifuga, dai mercati regionali verso il 'contado'. Si tratta infatti di alimenti particolari, come frutta (arance, fichi), pesce (anguille, *morona*, *schene*)<sup>67</sup> e formaggi, legati per forza di cose a un sistema di interscambio regionale. I cereali, al contrario, svolgono un ruolo secondario rappresentando solo il 28,44% delle voci condotte fuori dagli *hub* regionali e in quantità in genere piuttosto ridotte (una media di 2 staia).

Questa particolare dinamica ci invita a riflettere su due aspetti: il livello di autoconsumo locale e il ruolo del mercato cittadino del grano (a credito) rispetto al distretto. Lo studio degli atti notarili, infatti, ha spesso portato a

<sup>67</sup> La *morona* e le *schene* (o *schenalia*) sono rispettivamente carne di storione secca e la schiena secca o affumicata del medesimo pesce; Faugeron, *Nourrir la ville*, 832-3.

parlare delle città come centri di raccolta e redistribuzione granaria su scala distrettuale o regionale.<sup>68</sup> Non si vuole negare in questa sede l'importanza qualitativa del fenomeno delle vendite a credito di grano, cruciali anche come vettore di penetrazione urbana nel contado e creazione di reti clientelari. Tuttavia, se come attesta la documentazione doganale di Conegliano tale movimentazione esisteva e aveva un suo preciso ruolo, è altrettanto vero che il fenomeno va contestualizzato e posto nella giusta prospettiva. Non sembra infatti, almeno a quanto consta dai transiti attraverso la *muda* di Conegliano, che la popolazione rurale si approvvigionasse in maniera esclusiva o prevalente sui grossi mercati urbani. Al contrario, la scarsa rilevanza di movimenti di cereali verso il contado segnala l'esistenza di una quota rilevante di autoconsumo o, ma non possiamo esserne certi, di smercio direttamente sui mercati rurali. In altri termini, l'uso della fonte notarile rischia di rendere invisibili fenomeni rilevanti come l'autoconsumo o di sovrastimare specifiche dinamiche commerciali.

Anche il commercio di bestiame presenta una struttura tutto sommato simile, sebbene disaggregato per specie e con lo sguardo a più consistenti flussi provenienti da fuori distretto. Inoltre, in questo caso, trattandosi di merci computate in maniera uniforme (la dogana conta il numero di animali transitati), è possibile esprimersi anche sui volumi di traffico, oltre che sul numero di transiti. In primo luogo, va operata una distinzione tra bestiame destinato alla macellazione (castroni, agnelli, suini) da un lato e bestiame da lavoro (bovini, ma anche equini) e da guerra (equini) dall'altro. Analizzando la prima categoria (animali da macello), non stupisce rilevare l'assoluta preminenza del mercato di Treviso, vero e proprio collettore per la produzione del primo entroterra diretta al vorace mercato veneziano.<sup>69</sup> Sulla piazza di Treviso affluiscono infatti 2.608 capi tra suini e ovini da carne, pari al 77,59% del totale. Soprattutto nel caso dei castroni, inoltre, sono gli stessi operatori trevisani a farsi protagonisti della movimentazione, conducendo verso Treviso mandrie consistenti di animali (in media 200 capi circa) acquistati probabilmente sui mercati montani (Cadore, Bellunese, Alpi Carniche) o addirittura, attraverso l'intermediazione friulana,<sup>70</sup> da operatori dell'Europa orientale, area storicamente dedita all'allevamento e all'esportazione del bestiame da carne.<sup>71</sup> Esistevano tuttavia anche movimenti eccentrici rispetto al mercato di Treviso. I suini allevati forse nel Coneglianese, come attestano i 218 capi su 422 movimentati da individui provenienti da quest'area, venivano condotti principalmente a Nord, in direzione di Serravalle e Ceneda, da dove avreb-

<sup>68</sup> Solo per l'area del Trevigiano e del Friuli si vedano Covacich, "Il ruolo economico dei toscani"; Figliuolo, "Cividale del Friuli"; Cagnin, "«Pro bono et fino amore»".

<sup>69</sup> Faugeron, *Nourrir la ville*, 355-74.

<sup>70</sup> L'azione di intermediazione dei friulani sui mercati di Tirolo, Carinzia, Stiria e Carniola è ormai ben dimostrata. Si vedano ad esempio Gianni, "Strutture produttive", 265-6; Vidal, "Commerci", 95-6 e 243-4 per un contratto di fornitura di suini da acquistare in *Alemania*.

<sup>71</sup> Fara, "Il commercio di bestiame".

bero probabilmente proseguito in direzione della montagna bellunese. Non è da sottovalutare poi il flusso minuto ma costante indirizzato verso la fiera di Santa Lucia di Piave, che si svolgeva tra 12 e 13 dicembre, divenuta importante mercato del bestiame su scala sub-regionale.

Più difficile da perimetrare è la circolazione dei bovini. Se le destinazioni sono piuttosto chiare, coprendo l'intera area del Trevigiano, e in particolare i centri rurali, che venivano così riforniti di fondamentale forza lavoro animale, le aree di provenienza rimangono decisamente ambigue. La predominanza apparente del Trevigiano (441 capi su 853), si spiega in realtà con la forma specifica della circolazione dei bovini, acquistati in piccole partite (in media poco meno di 2 capi) dagli stessi che ne avrebbero poi fatto uso come forza lavoro. Tuttavia, isolando i casi di movimentazioni contemporanee di bovini in piccole mandrie composte di 10-62 capi (19 casi per 501 capi), il quadro diviene, seppur di poco, più chiaro. I gruppi più consistenti transitano attraverso la dogana di Conegliano in direzione sud-nord, dai centri pedemontani e dall'area germanofona verso Treviso, che si rivela per questo settore mercato di riferimento per l'intero Trevigiano.<sup>72</sup> Va detto che una parte, forse consistente, dei bovini destinati a Treviso veniva commercializzata direttamente per il mercato alimentare sia della città, sia di Venezia.<sup>73</sup> Oltre a chiarire le aree di provenienza dei bovini, l'isolamento dei casi di movimentazione in mandria fa emergere un'ulteriore possibile direttrice del commercio di bovini, diversa da Treviso e solo apparentemente interna al Trevigiano stesso. In quattro casi, per un totale rilevante di 135 capi, furono individui provenienti da Vicenza a transitare per la dogana di Conegliano, dichiarando come destinazione Castelfranco.<sup>74</sup> Risulta estremamente difficile individuare una possibile area di provenienza di questi transiti, attestati per gli anni 1428-9 e 1434. Difficile che i mercanti, acquistati i bovini a Treviso o a Santa Lucia, prendessero poi la via di Conegliano per muoversi di nuovo verso ovest. Più probabile che gli animali provenissero dalla pedemontana o, attraverso il Friuli, dai mercati dell'est Europa. Nonostante questi dubbi, il caso dei 135 capi condotti da vicentini sembra confermare che la dichiarazione di transito verso Castelfranco Veneto poteva rappresentare, o forse il più delle volte rappresentava, un'implicita direzione verso Vicenza e il suo distretto.

Infine, nel quadro sulla movimentazione interna al Trevigiano meritano attenzione la produzione e commercializzazione di prodotti impiegati in attività industriali. Si ha infatti da un lato la commercializzazione della cosiddetta *fexa bruxada* (letteralmente 'feccia', cioè i depositi solidi sul fondo delle botti

<sup>72</sup> Bisogna tenere presente che le vendite di bovini da lavoro, soprattutto nel caso di piccole transazioni, si sviluppavano spesso entro il quadro di rapporti lavorativi e di proprietà tra locatori e locatari. Si vedano a riguardo le considerazioni svolte sull'area friulana – ma largamente sovrapponibili – in Vidal, "Congiuntura economica", 58-61 e 360-2.

<sup>73</sup> Su questo si veda ancora Faugeton, *Nourrir la ville*, 368-74.

<sup>74</sup> Si tratta di Blasio da Vicenza (30 settembre 1428, 31 capi; 30 ottobre 1429, 36 capi), Bartolomeo da Vicenza (23 novembre 1429, 40 capi) e Domenico da Vicenza (17 dicembre 1434, 28 capi); AMVC, b. 551, fasce. 6-8, *ad datam*.

da vino, ‘bruciata’), variante di allume usata come fissante in tintoria e prodotta dalla calcinazione degli scarti della vinificazione;<sup>75</sup> dall’altro una produzione dedicata di vallonea (registrata anche come *scorza pesta*), frutto dell’omonimo albero, usatissimo nell’attività di concia delle pelli. Se nel primo caso ci troviamo davanti alla rivalorizzazione e riutilizzo di uno scarto di quella che era una delle attività produttive di punta del Coneglianese, la vinificazione, nel secondo l’impressione è di una più marcata specializzazione produttiva di alcuni villaggi. I fornitori di vallonea/*scorza*, infatti, risultano essere sistematicamente originari di due piccoli comprensori rurali: a est di Conegliano l’area facente capo a San Pietro di Feletto e, soprattutto, a ovest il piccolo villaggio di Campocervaro, ove i locali calzolai agivano da intermediari tra i produttori e i mercati cittadini, convogliando in maniera sistematica grosse partite (fino a 22 staia, pari a 261,8 ettolitri) di *scorza pesta* verso Treviso.

Si è visto, dunque, come in ambiti merceologici caratterizzati da una circolazione, per produzione e/o direzione, prettamente interna al Trevigiano, il centro di Treviso rappresentasse un punto di riferimento fondamentale. A questa importanza del ruolo di Treviso come centro di destinazione delle produzioni rurali (alimentari, allevamento, prodotti per l’industria) faceva da contraltare un consistente flusso di prodotti finiti (tessili, ma anche terrecotte)<sup>76</sup> diretto verso il contado. Questa dinamica permette di confermare le già ben fondate ipotesi sull’esistenza di economie specializzate di distretto, avanzate da Gian Maria Varanini ed Edoardo Demo ma anche, più recentemente, da Fabrizio Pagnoni.<sup>77</sup>

La centralità di Treviso dipendeva solo in parte dai consumi interni, proporzionali alle modeste dimensioni demografica della città (circa 10.000 abitanti).<sup>78</sup> Cruciale era infatti, come per la stessa Conegliano, la sua posizione in relazione alle correnti di traffico gravitanti su Venezia. Infine, la presenza di una fiera nella città, che attirava merci e mercanti delle regioni più prossime e confinanti, doveva svolgere un ruolo chiave nel raccordare la dimensione prettamente locale di alcune movimentazioni commerciali (alimenti, prodotti industriali, bovini) con quella più spiccatamente internazionale di altre, legate soprattutto al commercio transalpino.

### 3.2. *La via di Serravalle: il commercio transalpino e i suoi flussi*

Il commercio internazionale, soprattutto quello con l’Oltralpe germanofono, era infatti fondamentale all’interno degli equilibri del sistema commer-

<sup>75</sup> Harsch, “La teinture”, 380.

<sup>76</sup> *Supra* tab. 7.

<sup>77</sup> Varanini, “Mercato subregionale”; Demo, “Da Bresa se traze...”; Pagnoni, “Economie di distretto”. Per il Trevigiano si veda ora anche il caso di Asolo e della sua podesteria, ricostruito tra Due e Quattrocento in Vidal, “La podesteria”.

<sup>78</sup> Per le dimensioni demografiche di Treviso si veda *supra* la nota 23.

ciale e fiscale del Trevigiano, così come per le regioni contermini<sup>79</sup>. Anche se per i mercanti tedeschi il principale sbocco rimaneva indubbiamente Venezia con il suo Fondaco, la loro presenza e il loro passaggio doveva in ogni caso generare domanda per un ampio settore di attività legate alla logistica e all'ospitalità, a loro volta alimentanti un indotto nella lavorazione del legname (per botti, barili, etc.), nella produzione alimentare e vinicola per le osterie, nei servizi di trasporto. Oltre a questo, il passaggio dai sentieri montani alla pianura o, nel caso di Treviso, alla navigazione fluviale, rendevano necessari aggiustamenti alla conformazione delle balle di merci, talvolta addirittura resi obbligatori e istituzionalizzati.<sup>80</sup> Non sembra che a Treviso esistessero delle leggi prescrittive in questo senso ma, almeno a giudicare dal capitolare della *muda magna*, sembra che l'imballaggio e la legatura fossero attività lecite e forse anche consuete in città.<sup>81</sup> La rottura del carico poteva infine rendere conveniente esitare parte delle merci sui mercati intermedi, se non altro come compensazione a baratto dei servizi di ospitalità e logistica acquistati in città. Il commercio transalpino, in sostanza, mostra in maniera evidente lo stretto legame esistente tra economia e politica, flussi commerciali e fiscalità.

Del resto, l'importanza dei flussi commerciali tra i due versanti delle Alpi era ampiamente nota agli stessi contemporanei. In un tentativo di minare le basi del potere economico (e quindi anche politico-militare) di Venezia durante il duro scontro che li vide opporsi a inizio Quattrocento, l'imperatore Sigismondo di Lussemburgo-Ungheria infatti ricorse a più riprese (1411-3, 1418-21, 1426-8 e 1431-3) al cosiddetto 'blocco commerciale'. Quello di Sigismondo era un piano ambizioso: da un lato mirava a interdire il transito ai mercanti tedeschi diretti a Venezia; dall'altro, attraverso una serie di interventi di ampio respiro sulle infrastrutture interne, cercava di fornire agli stessi mercanti nuovi e più favorevoli sbocchi commerciali. Il tentativo di tagliare Venezia fuori da una corrente di traffico così fondamentale come quella con il mondo tedesco si rivelò in ultima analisi fallimentare e l'imperatore finì per abbandonare questa strategia a partire dal 1431-3.<sup>82</sup> Sigismondo aveva infatti sottovalutato quanto anche l'emotività, la scarsità di informazioni sui nuovi mercati, la fiducia e la consuetudine sviluppata dai mercanti dei territori imperiali con le proprie controparti sul lato meridionale della Alpi, fossero rilevanti nell'indirizzare le scelte degli operatori commerciali tedeschi. La storiografia

<sup>79</sup> Basti pensare all'importanza del transito dei mercanti tedeschi per Verona (Fanfani, "L'Adige"; Demo, "Le fiere di Bolzano") e il Friuli (Vidal, "The Hinterland").

<sup>80</sup> Per l'Italia del nordorientale il caso più rilevante è indubbiamente il privilegio del *Niederlecht* di Gemona in Friuli, costantemente conteso con la vicina Venzone (Vidal, "The Hinterland"). In generale sull'obbligo istituzionale alla rottura del carico si veda, per quanto datato, Gönnerwein, *Das Stapel- und Niederlagsrecht*.

<sup>81</sup> Già le più antiche redazioni del capitolare della *muda*, conservate negli statuti cittadini di inizio Trecento, prevedono che i mercanti intenzionati a confezionare le balle in città per condurle verso le Alpi, paghino una tariffa pari a quella imposta alle balle *todesche* condotte da Venezia (4 grossi per soma); Farronato e Netto, *Gli statuti del comune*, 175.

<sup>82</sup> Stefanik, "Guerra commerciale".

ha sottolineato a lungo come, al di là delle interdizioni formali, i traffici tra Oltralpe e Italia nord-orientale non si fossero mai interrotti realmente ma, vista la mancanza totale di dati quantitativi relativi al Fondaco dei Tedeschi, le interpretazioni si erano fondate soprattutto su episodi di rappresaglia, furti subiti da mercanti sulla linea Oltralpe-Venezia e, in generale, impressioni di natura prettamente qualitativa. Ora l'analisi dei registri della *muda* di Conegliano, che si distribuiscono in maniera sostanzialmente equilibrata prima e dopo la fine definitiva delle interdizioni al commercio volute da Sigismondo, permette di consolidare le impressioni qualitative sinora avanzate. Se, come si vedrà, rimane vero che i divieti voluti dall'imperatore non interruppero del tutto i traffici tra i due lati delle Alpi, emerge anche come, di fatto, questi ultimi risultassero essere fortemente limitati dal punto di vista sia quantitativo sia qualitativo.

Se analizziamo la distribuzione per anno e mese dei transiti di individui afferenti in maniera indubbia all'area germanofona (qualificati con la provenienza da città chiaramente identificabili o la formula *de Alemania*), la differenza quantitativa tra il periodo precedente e successivo all'allentamento (1429) e alla soppressione del blocco commerciale (1433) è immediatamente evidente (tab. 8). Per il periodo precedente all'allentamento, sancito nel 1429 con le concessioni di Sigismondo alle città di Costanza, Augsburg, Ulm (aprile), Norimberga e Wrocław (settembre),<sup>83</sup> si registra una media di appena 13,34 transiti al mese, falsata indubbiamente dal picco di 35 transiti dell'ottobre 1428, da mettere in relazione con l'effetto attrattivo della fiera di san Luca a Treviso. La disparità con le annate successive è incontestabile. Anche limitando l'analisi ai mesi autunnali, gli unici per i quali un confronto diretto tra 1428 e 1429 è possibile, il periodo successivo all'allentamento del blocco commerciale vede quasi raddoppiare i transiti medi di tedeschi attraverso la *muda* di Conegliano. Da una media di 15 per il periodo settembre-novembre 1428 si passa a oltre 23 per i medesimi mesi del 1429. La perdita di dati per parte del mese di settembre del 1428 non dovrebbe aver inciso in maniera significativa, dal momento che anche per i successivi mesi, e in particolare novembre, i transiti risultano essere visibilmente inferiori rispetto a quelli del 1429.

Tabella 8. Prospetto dei transiti di individui provenienti dall'area germanofona attraverso la *muda* di Conegliano. Dati a AMVC, b. 551, fasc. 6-9.

	1428	1429	1434	1435	Totale
Gennaio		12		16	28
Febbraio		12		42	54
Giugno				19	19
Luglio				17	17

<sup>83</sup> Stefanik, 313.

Agosto				39	39
Settembre	7	18			25
Ottobre	35	40			75
Novembre	3	13			16
Dicembre	11		22		33
Totale	56	95	22	133	306

Ancora più chiara risulta poi la differenza con l'annata 1434-5, successiva alla soppressione completa del blocco in seguito all'avvenuta pacificazione tra Venezia e Sigismondo. Se consideriamo in questo caso i soli mesi invernali, direttamente raffrontabili tra 1428-9 e 1434-5 noteremo che i transiti medi sono più che raddoppiati, passando da 11,67 a 26,67. Anche dal punto di vista qualitativo si notano alcune significative differenze tra i due periodi. Mentre nel 1428 e in parte anche nel 1429 prevaleva nettamente la definizione generica di provenienza *de Alemania*, con attestazioni sporadiche di individui provenienti da specifiche località, con il 1434-5 aumenta nettamente il ventaglio delle località di provenienza, che includono con un buon grado di rappresentatività i maggiori centri commerciali della bassa Germania (le già menzionate Augsburg, Nürnberg, Ulm). Non è da escludere che la scarsità di riferimenti precisi alla località d'origine dei mercanti prima dell'allentamento del blocco commerciale tra primavera e autunno del 1429 sia da collegare a pratiche di frode e aggiramento del blocco stesso, ma la persistenza dell'identificazione generica *de Alemania* anche per il 1434-5 induce a pensare che forse queste pratiche non fossero così diffuse o rilevanti.

In ogni caso, i dati emersi dai registri della *muda* di Conegliano permettono di avanzare alcune considerazioni quantitative. Rimane vero, come attestano i dati del 1428-9, che il blocco non chiuse del tutto i rapporti commerciali tra Venezia (e l'Italia del Nord-est in generale) e l'Oltralpe germanofono, anche se non è chiaro al momento se i transiti censiti siano da intendersi conseguenza di speciali concessioni a individui o centri urbani, o come vere e proprie frodi alla misura voluta dall'imperatore. Tuttavia, bisogna riconoscere che il blocco commerciale aveva avuto un effetto reale sul panorama dei commerci transalpini. La differenza di intensità nei transiti prima e dopo il suo allentamento, infatti, lascia poco spazio a obiezioni. Infine, va sottolineata a mio parere la grande attrattività svolta dalla fiera di san Luca a Treviso. Anche in anni caratterizzati da una bassa intensità media dei traffici transalpini come il 1428 e il 1429, il mese di ottobre vede un aumento decisamente significativo dei transiti dall'*Alemania* proprio in funzione della fiera trevisana, con gli arrivi che si concentravano tra il 13 e il 19 ottobre e le partenze, in direzione di Serravalle e di Sacile, da cui si poteva prendere i passi del Plöckenpass e di Tarvisio, tra il 23 e i primi giorni del mese di novembre.

Al di là della differente intensità quantitativa dei commerci transalpini prima e dopo la fine del blocco commerciale di Sigismondo, il sistema di scambio tra Italia nord-orientale e mondo germanofono era caratterizzato nel complesso da un'elevata stabilità. Dall'area oltralpina venivano condotti, so-

prattutto in direzione di Treviso (e di lì a Venezia) cavalli, calzature, merceria minuta e le telerie, prodotto sempre più importante all'interno dell'interscambio tra area italiana e tedesca.<sup>84</sup> Accanto a questi generi specificamente esplicitati, condotti quindi fuori da imballi e pensati forse per lo smercio anche nei centri intermedi, un ruolo importante era giocato dalle merci non altrimenti qualificate (nella fonte *mercanderia/marcandaria*), che venivano trasportate imballate in modeste quantità, spesso a dorso d'animale e raramente su carro. In direzione contraria, invece, la qualità dei traffici è leggermente più complessa e difficile da valutare. Anzitutto, si nota una differenza piuttosto evidente tra le tipologie di merci riportate Oltralpe per la via di Sacile e i passi delle Alpi carniche e quelle condotte via Serravalle. Se nel primo caso prevalgono prodotti di facile conduzione, non necessitanti di imballi o carri, come i tessili pregiati (pignolati, *zendadi*, velluti, drappi di lana colorati) e la spezieria,<sup>85</sup> nel secondo sono le merci imballate a farla da padrone. Contrariamente alle merci condotte in direzione nord-sud, tuttavia, in questo caso ci troviamo di fronte a veri propri imballi commerciali condotti per lo più su carro. Se isoliamo questi transiti, escludendo quindi le sporadiche attestazioni di merci condotte a soma d'animale o a dorso d'uomo (con borse di cuoio dette *scrasigna*, da cui il veneto 'scarsella') per la via di Serravalle, possiamo addirittura avanzare alcune stime di massima sul volume del commercio verso l'area germanofona (tab. 9). Si conferma anzitutto la differenza quantitativa nei volumi di traffici tra il periodo precedente e quello successivo alla fine del blocco commerciale dell'imperatore Sigismondo. In secondo luogo, nei mesi coperti dai registri, anche al netto della minore intensità dei traffici nelle annate 1428 e 1429, attraverso la *muda* di Conegliano e in direzione di Serravalle passavano in media 87,89 carri al mese. Se consideriamo dei carri a pieno carico per un totale di circa 1.500 kg,<sup>86</sup> avremo una media mensile di quasi 132 tonnellate di merci. Valori così consistenti – da considerarsi come una soglia minima vista l'inclusione delle annate 1428-9 – potrebbero addirittura far dubitare dell'attendibilità della stima proposta per i carichi dei carri. In realtà, una serie di dati concorre a confermare che valori attorno ai 1.500 kg non sono affatto errati. In sette casi, concentrati per lo più nel 1429, gli estensori dei registri di Conegliano riferirono soltanto il numero di balle condotte, senza specificare il vettore di conduzione o il numero di carri.<sup>87</sup> Le balle di merci, 100 in totale, pagarono la medesima aliquota imposta sulla base del numero dei carri (lire 1 soldi 12 di piccoli), suggerendo il trasporto di una balla per carro. In secondo luogo, il valore di 1.500 kg, computato in libbre veneziane, risulta aggirarsi attorno alle 3.000 libbre, pari al peso massimo della balla di

<sup>84</sup> *Supra*, nota 62.

<sup>85</sup> Anche in questo caso il motivo della predominanza di merci fuori imballo va legato allo smercio sui mercati intermedi e all'obbligo di rottura del carico a Gemona e Venzon; *supra*, nota 80.

<sup>86</sup> *Supra*, nota 56.

<sup>87</sup> AMVC, b. 551, fasc. 6, *ad datas* (1429, febbraio 5, 7 e 23); fasc. 7, *ad datas* (1429, settembre 7, novembre 13 e 24); fasc. 9, *ad datam* (1435, giugno 22).

merci così come previsto in una tariffa dei legatori del Fondato dei Tedeschi datata 1424.<sup>88</sup>

Tabella 9. Prospetto del numero di carri (inclusi i *plaustra*) condotti da mercanti tedeschi verso Serravalle.

	1428	1429	1434	1435	Totale
Gennaio		6		17	23
Febbraio		48		206	254
Giugno				110	110
Luglio				39	39
Agosto				210	210
Settembre	16	21			37
Ottobre	11	15			26
Novembre	15	30			45
Dicembre	27		20		47
Totale	69	120	20	582	791

In generale, dunque, emerge il ruolo chiave del commercio transalpino all'interno del sistema di scambi gravitante sul polo veneziano. Se la direttrice nord-sud sembra tutto sommato poco 'stagna', e lascia intuire l'esistenza di numerose occasioni e possibilità di divagazione per le merci d'Oltralpe, il flusso nella direzione opposta, cioè da sud verso nord, sembra invece occasionale. La cosa non deve stupire: mentre dall'Oltralpe germanofono si trasportavano tendenzialmente oggetti, collocabili facilmente sui mercati intermedi, da Venezia i mercanti tedeschi esportavano soprattutto *commodities* come cotone, spezie, vino e olio irreperibili fuori dal mercato veneziano e fondamentali per i mercati interni delle città della bassa Germania.<sup>89</sup> A ben vedere, tuttavia, nei flussi diretti verso sud manca una merce fondamentale dei traffici tra Venezia e l'area tedesca, il ferro e i suoi lavorati, prodotto così rilevante per il commercio internazionale veneziano e per la stessa produzione urbana da subire numerose e costanti regolamentazioni.<sup>90</sup> Questa assenza va contestualizzata all'interno del panorama più complesso degli scambi interregionali, dove una serie di sviluppi di natura politica ed economica avevano portato l'area friulana a sviluppare un vantaggio comparativo nella lavorazione e commercializzazione di prodotti siderurgici.

<sup>88</sup> Simonsfeld, *Der Fondaco dei Tedeschi*, 176 n° 338. Per il valore della libbra grossa veneziana (0,477 kg) si vedano le *Tavole di ragguaglio*, 743.

<sup>89</sup> Braunstein, *Le Allemands*, 201-362.

<sup>90</sup> Braunstein, "Le commerce du fer".

### 3.3. *Integrazione e specializzazione: la scala interregionale*

Com'è forse naturale, vista la posizione cerniera del Coneglianese tra Treviso e gli ex territori del Patriarcato di Aquileia, la presenza di mercanti di origine friulana nei registri della *muda* è decisamente significativa. Il rilievo degli scambi tra area veneta e friulana risale già al XIV secolo, dopo che la crescita politica ed economica dei centri a vocazione urbana del patriarcato di Aquileia aveva parzialmente rotto la precedente egemonia e intermediazione veneziana.<sup>91</sup>

All'interno di questo sistema di interscambio, fondamentale era il ruolo della fiera di san Luca, la cui funzione di terminale della movimentazione interna al Trevigiano e di fattore attrattivo anche per il commercio con l'area tedesca è già stato analizzata. Se guardiamo la distribuzione spaziale delle destinazioni per il mese di ottobre noteremo che Treviso staccava di gran lunga gli altri centri del Trevigiano. Inoltre, le stesse attestazioni per Sacile, Serravalle e Ceneda, comunque nettamente inferiori rispetto a Treviso, dipendono dai viaggi di ritorno dalla fiera di san Luca (fig. 7). Si tratta di un dato già evidenziato, che conviene ora mettere in relazione alle provenienze degli individui transitati in direzione della fiera e alle tipologie di merci commercializzate.

Per farlo occorre come prima cosa identificare i transiti relativi alla fiera di san Luca, isolando il periodo di tempo interessato (11-31 ottobre) e la sola Treviso come destinazione dichiarata (tab. 10). A guidare nettamente il gruppo di 236 transiti così ottenuto sono individui provenienti dall'area friulana che da soli rappresentano quasi il 30% del totale. All'interno di questo gruppo si distingue poi in particolare l'ampio comprensorio montano e pedemontano (46), guidato dai centri di Amaro (18), Gemona (5), Tolmezzo (5) e dalla provenienza sub-regionale "da Carnia" (11). Il dato, che esclude grossi centri economicamente vitali come Udine e Portogruaro, va contestualizzato sia con le tipologie di merci trattate, sia con lo specifico panorama produttivo e mercantile dell'area friulana.

Tabella 10. Prospetto per area di provenienza del numero di transiti con destinazione Treviso durante il periodo della fiera di san Luca (11-31 ottobre).

Area di provenienza	Numero di transiti
Alemania	31
Conegliano (distretto)	38
Friuli	70
Trevigiano	36
Altro	61
Totale	236

<sup>91</sup> Quella della passività dell'area friulana nel complesso delle operazioni commerciali e produttive tardomedievali è stata a lungo la linea interpretativa prevalente, proposta a più riprese da Donata Degrassi (si veda da ultimo Degrassi, "Produzione locale"). Recenti ricerche hanno messo in discussione questa immagine sostanzialmente negativa dell'economia friulana, enfatizzando al contrario l'attivismo sia nella produzione, sia nella commercializzazione su scala interregionale; Scarton, "La falce"; Vidal, "Commerci".



Figura 7. Mappatura delle destinazioni dichiarate nel mese di ottobre.

Anzitutto va tenuto presente che quella transitante per Conegliano era solo una parte dei traffici provenienti dall'area friulana, che potevano anche prendere l'itinerario per via d'acqua, interno alla laguna a Portogruaro, o passare via terra per le varianti 'basse' della viabilità transregionale, superando le barriere doganali per il trevigiano a Oderzo o Ponte di Piave. In secondo luogo, all'altezza cronologica coperta dai registri di Conegliano, si erano affermati in Friuli alcuni distretti specializzati concentrati sì nella zona della pedemontana ma alimentati e coordinati spesso dai capitali cittadini.<sup>92</sup> Infine, bisogna considerare il sistema di scambi tra area friulana e trevigiana. Anche allargando lo sguardo all'intero complesso dei transiti la struttura dei commerci tra Trevigiano e Friuli appare ben definita. Le principali esportazioni dal Trevigiano, e soprattutto dalla fiera di Treviso, verso il Friuli (tab. 11) erano i prodotti tessili finiti, in genere alta qualità (panni e drappi colorati di provenienza trevigiana, veneziana e bassanese),<sup>93</sup> anche se non mancano esportazioni di bianchette e altri panni più modesti,<sup>94</sup> vino, acquistato in genere direttamente da operatori friulani; quantitativi piuttosto consistenti di lana (assieme a più rare e modeste partite di lino e cotone), diretti verso la

<sup>92</sup> Su questi aspetti Scarton, "La falce" e ora anche Vidal, "The Hinterland".

<sup>93</sup> Si conferma quindi l'impatto interregionale della produzione laniera bassanese, sviluppatasi in questo senso proprio con il Quattrocento; Scuro, "Bassano nel Quattrocento", 399-406.

<sup>94</sup> La bianchetta era un tipo di panno non rifinito o tinto con coloranti di scarsa qualità prodotto per il mercato 'di massa'; Demo, *L'anima della città*, 339.

montagna carnica.<sup>95</sup> Difficile dire dove queste merci venissero acquistate ma la decisa concentrazione dei transiti a ottobre e la tipologia di merci (soprattutto i panni pregiati) fanno ipotizzare con buona certezza l'acquisto presso la fiera di san Luca. Un discorso a parte meritano poi i consistenti transiti di beni ascritti alla categoria della merceria e della spezieria, che includeva tanto le spezie propriamente dette quanto un ampio ventaglio di oggettistica quotidiana generalmente commercializzato al minuto dagli speciali.<sup>96</sup> In questo caso ad animare la movimentazione non erano né operatori originari del trevigiano, né friulani ma un nutrito gruppo di bergamaschi (21 diversi individui, salvo eventuali varianti grafiche del medesimo nome). Sembra che questi operatori originari della città orobica si fossero specializzati nel commercio di merceria, compresi prodotti originari dello stesso bergamasco, come le calze.

Tabella 11. Prospetto delle singole partite di merci dirette verso il Friuli.

	n° partite		n° partite
alimenti	27	n.d.	6
vino	20	merceria	5
n.d.	20	n.d.	5
frutta, verdura, ortaggi	6	n.d.	1
n.d.	6	n.d.	1
dolci e confetteria	1	oggetti e prodotti finiti vari	5
n.d.	1	n.d.	4
altro	13	rame/bronzo	4
n.d.	13	illuminazione	1
n.d.	13	cera	1
animali e bestiame	5	oggetti per il lavoro	4
bovini	2	utensili vari	3
n.d.	2	pietra	3
suini	2	n.d.	1
n.d.	2	n.d.	1
ovini	1	prodotti tessili finiti	48
n.d.	1	tessuti	43
balle di merci e merci non specificate	47	cotone	2
merceria	35	lana	38
n.d.	35	n.d.	1
n.d.	12	seta	2
n.d.	12	abiti e calzature	4

<sup>95</sup> Nel solo autunno del 1429 si registrano esportazioni per un totale di quasi 1.777 kg di lana, diretta quasi interamente in Carnia e a Tolmezzo; AMVC, b. 551, fasc. 7.

<sup>96</sup> Si veda ad esempio il caso dello speciale udinese Domenico Tamburlino, che commerciava tra area veneta e friulana tanto spezie e farmacopea, quanto oggettistica minuta, seterie, ferramenta, etc. Sulla sua attività siamo informati grazie al dettagliato inventario predisposto dall'ospedale dei Battuti di Udine, suo erede universale, e studiato da Zamboni, "L'attività". Delo speciale si sono inoltre conservati alcuni importanti frammenti di contabilità, ora studiati e parzialmente editi in Vidal, *Commerci*, 46-50 e 177-88.

farmacopea e spezieria	18	lana	1
spezie	18	n.d.	3
derivati vegetali vari	18	corredo tessile	1
materie grezze e semilavorate	11	n.d.	1
ornamenti e preziosi	5		
vetro	5		
materiale tessile grezzo	5		
cotone	1		
lana	3		
lino	1		
cuoi e pellami non lavorati	1		
cuoio e pelli	1		
Totale complessivo			184

In direzione contraria (tab. 12), dal Friuli all'area veneta, insieme con bovini ed equini, di cui si è già detto, e con i prodotti caseari provenienti dalla montagna carnica (formaggio e burro), si muovevano soprattutto produzioni tessili di qualità corrente e importanti quantitativi di ferro, acciaio e oggetti prodotti dalla fiorente siderurgia friulana.

Tabella 12. Prospetto delle singole partite di merci dirette dal Friuli verso il Trevigiano.

	n° partite		n° partite
alimenti	17	n.d.	2
formaggio	7	oli	1
n.d.	7	n.d.	1
confezioni e preparati alimentari	5	n.d.	1
n.d.	5	cuoio	1
vino	2	oggetti e prodotti finiti vari	25
n.d.	2	utensili vari	9
carni	2	ferro	9
n.d.	2	n.d.	7
frutta, verdura, ortaggi	1	ferro	7
n.d.	1	accessori	5
altro	17	piume e penne	5
n.d.	17	vasellame, pentole e stoviglie	3
n.d.	17	metallo	3
animali e bestiame	31	equipaggiamento	1
equini	15	cuoio e pelli	1
n.d.	15	oggetti per il lavoro	3
bovini	9	utensili vari	3
n.d.	9	pietra	3
pollame e uova	7	oggetti per la casa	4
n.d.	7	mobilio	4
armi ed equipaggiamento	3	legno	3
armi da offesa	3	n.d.	1

metallo	3	oggetti per lavoro	1
balle di merci e merci non specificate	18	minuteria metallica	1
n.d.	18	metallo	1
n.d.	18	prodotti di pelle finiti	6
farmacopea e spezieria	1	abiti e calzature	5
spezie	1	cuoio	5
derivati vegetali vari	1	equipaggiamento	1
materie grezze e semilavorate	115	cuoio	1
metalli semilavorati	98	prodotti di pelliccia finiti	10
acciaio	27	abiti e calzature	10
ferro	58	pelliccia	10
n.d.	7	prodotti tessili finiti	81
rame	6	tessuti	70
cuoi e pellami non lavorati	12	cotone	15
cuoio e pelli	12	lana	55
materiale tessile grezzo	3	abiti e calzature	7
lana	1	n.d.	7
lino	2	corredo tessile	4
illuminazione	2	n.d.	4
sego	2		
Totale complessivo			334

Anche nel caso delle movimentazioni da Friuli ad area veneta il ruolo della fiera di san Luca sembra indiscutibile. Se escludiamo i prodotti siderurgici, che presentano alcune particolarità di cui si renderà ora ragione, i principali prodotti friulani d'esportazione (bestiame, prodotti caseari, teleria e drappi *grisi*) transitavano per la *muda* di Conegliano in direzione di Treviso durante la fiera di san Luca (32 partite di merci su 75 tra 11 e 21 ottobre). Non è da escludere che questa movimentazione vada anche legata alla presenza in città di un gruppo di operatori friulani originari di Amaro e attivamente coinvolti nel commercio di teleria e ferro.<sup>97</sup>

Come anticipato, i prodotti siderurgici meritano uno spazio particolare. Non soltanto perché rappresentavano una vera e propria specializzazione regionale ampiamente riconosciuta nella penisola italiana,<sup>98</sup> ma anche perché, pur risultando rappresentati alla fiera di san Luca, configurano anche flussi di merci eccentrici rispetto a essa e allo stesso Trevigiano. In questo caso, per delineare correttamente l'intensità dei traffici non è più sufficiente censire il numero di partite di merci transitate in una data direzione, ma diviene neces-

<sup>97</sup> Operatori originari di Amaro sono stati individuati a Treviso sulla base degli estimi da Scherman, *Familles et travail*, 451-4.

<sup>98</sup> Delle falci come prodotto tipicamente friulano parla un corrispondente di Francesco di Marco Datini (Scarton, "La falce", 298), mentre dei *furlanos* compaiono tra gli oggetti in ferro nella ducale con cui il duca di Milano nominava gli ufficiali del *fondaco della ferrarezza* di Bergamo nel 1397 (Mainoni, *Economia e politica*, 117).

sario valutare le effettive quantità di materiale movimentato. Concentriamoci su ferro e acciaio, due *commodities* fondamentali, ma anche le più rappresentate nei registri coneglianesi. Oltre che in direzione della fiera di san Luca, queste merci venivano trasportate nel corso di tutto l'anno in direzione di altri due centri del Trevigiano, Collalto e Castelfranco Veneto. In particolare, mentre a Castelfranco venivano condotte grosse partite di ferro semilavorato, a essere movimento verso Collalto era soprattutto acciaio, rendendo la località la principale destinazione di questo prodotto assieme alla stessa Treviso (tab. 13). Vista la diversa copertura in termini di mesi che ciascun anno presenta, i valori ottenuti, che si presentano nella forma di una forbice tra un valore minimo e uno massimo in conseguenza della difficoltà a quantificare in maniera precisa i carri (1.000-1.250 libbre di carico),<sup>99</sup> non devono essere considerati una tendenza, ma un semplice indicatore della ripartizione annuale relativa delle partite di merci del comparto siderurgico tra i tre principali centri di destinazione delle stesse.

Tabella 13. Prospetto delle quantità (in kg) di ferro e acciaio inviate nelle tre principali destinazioni di queste merci.

Castelfranco	1428	1429	1434	1435
ferro	3102-3877.5	14217.5-17771.87	2068	10081,5
acciaio	-	-	-	-
ferro & acciaio (stessa partita)	-	-	-	-
<b>totale</b>	<b>3102-3877.5</b>	<b>14217.5-17771.87</b>	<b>2068</b>	<b>10081,5</b>
<b>Collalto</b>				
ferro	-	-	-	-
acciaio	2171,4	3205,5	310,5	827,2
ferro & acciaio (stessa partita)	-	1034	-	827,2
<b>totale</b>	<b>2171,4</b>	<b>4239,5</b>	<b>310,5</b>	<b>1654,4</b>
<b>Treviso</b>				
ferro	1034-1292.5	8220.3-10094.425	1551	3360,5
acciaio	1034	-	-	-
ferro & acciaio (stessa partita)	1551-1938.75	206,8	-	-
<b>totale</b>	<b>3619-4265.25</b>	<b>8378.2-10301.22</b>	<b>1551</b>	<b>3360,5</b>

Emerge in particolare come, sebbene in direzione di Castelfranco si muovesse un numero minore di partite di merci (28) rispetto a Treviso (43), queste erano quantitativamente più rilevanti nel loro complesso, nonché uniformemente distribuite sui vari mesi dell'anno anziché concentrate in concomitanza di un evento fieristico. Questo significa che mentre in direzione di Treviso viaggiava un numero maggiore di partite di ferro e acciaio, spesso associate ad altre merci come i panni *grisi* o i prodotti caseari, verso Castelfranco le spedizioni venivano accorpate in carichi più consistenti e tendenzialmente

<sup>99</sup> Si veda anche *supra* testo corrispondente alle note 46-7.

‘mono-merce’. Lo conferma l’analisi dei transiti medi mensili verso Castelfranco, che permette peraltro, vista l’assenza concentrazione temporale particolare, anche di stimare un totale annuo medio del ferro inviato dall’area friulana. Attraverso la *muda* di Conegliano, passavano infatti ogni mese circa 2,5 partite di ferro dall’area friulana in direzione di Castelfranco. Ciascuna di queste partite era composta in media da 2,23 carri o, quando espresse in libbre, 1958,33 libbre grosse (tabb. 14-5). Questo significa che, a seconda della portata dei carri, potevano transitare in media verso Castelfranco tra le 10.275 e le 11.668 libbre, pari a poco più di 5-6 tonnellate di materiale al mese. Su un anno i valori, già di per sé considerevoli, potevano quindi raggiungere le 63-72 tonnellate che, si badi, dovevano rappresentare solo una minima porzione delle esportazioni di ferro friulano. Risulta difficile credere che un volume di esportazioni così significativo servisse ad alimentare la sola produzione di Castelfranco, centro che in contrasto con la sua importanza politica e fiscale aveva comunque una proiezione economica e produttiva piuttosto ridotta.<sup>100</sup> Alla luce di quanto detto in precedenza relativamente alla struttura formale della fonte e dell’esempio del commercio di bovini verso il Vicentino<sup>101</sup>, è decisamente probabile dunque che il ferro friulano destinato apparentemente a Castelfranco si muovesse in realtà verso Vicenza, sede di un’industria siderurgica specializzata nella lavorazione dei ferrivecchi e degli scarti ferrosi.<sup>102</sup>

A questo punto cominciano a delinearci in maniera più precisa da un lato il sistema di scambio di scala interregionale esistente nell’Italia nord-orientale negli ultimi secoli del medioevo, dall’altro il livello di divisione del lavoro su scala sovraregionale e l’esistenza di specializzazioni produttive chiaramente definite. Se è ormai appurato che la Terraferma veneta non fu e non può essere considerata una ‘regione economica’ nel senso che il termine aveva avuto in ricerche datate al finire del secolo scorso,<sup>103</sup> l’evidenza documentaria spinge quantomeno a prendere in considerazione l’opportunità che nell’area si sia sviluppata una divisione funzionale del lavoro e una forte integrazione orizzontale, in maniera evidentemente autonoma e precorritrice per certi versi degli sviluppi politici e della formazione dello stesso stato di Terraferma.

<sup>100</sup> Vigato, *Castelfranco*, 25-68.

<sup>101</sup> Si veda *supra* testo corrispondente alla nota 43 e testo successivo a nota 74.

<sup>102</sup> Se ne trova traccia nelle delibere del Senato veneziano. Nel 1362 Nicolò *dalle Belle Done*, cittadino veneziano, chiedeva al Senato il permesso per costruire una fucina nel pedemonte trevigiano dove rilavorare ferrivecchi e scarti (“spuola, scaiola et ferucine veteres”), che sino ad allora erano solite essere condotte nel Vicentino per la produzione di nuovo ferro in grave danno della stessa Serenissima che perdeva un quantitativo importante di questo metallo; Archivio di Stato di Venezia, *Senato*, Deliberazioni, Misti, reg. 30, f. 81v. Il piano di Nicolò, avallato dal Senato, sottovalutava la difficoltà insita nel modificare strutture produttive e di scambio ormai consolidate. Quattro anni più tardi, infatti, il figlio dell’ormai defunto Nicolò chiedeva di poter vendere la fucina e portare i ferrivecchi nel Vicentino, a patto di ricondurre il ferro rilavorato a Venezia; Levantino, *Registro XXXI. 1363-1366*, pp. 602-3 [11 giugno 1366]. Vicenza inoltre garantiva un’esenzione totale dal dazio della stadera per le *loppe* (scarto di produzione degli altoforni siderurgici), gli scarti di lavorazione e i ferrivecchi portati a fondere nel Vicentino; Vicenza, Biblioteca civica Bertoliana, *Archivio di Torre*, ms. 569, f. 11r.

<sup>103</sup> Su questo si rimanda alla discussione svolta in apertura del contributo.

Tabella 14. Medie mensili dei transiti e delle unità per transito riferite al ferro condotto dall'area friulana a Castelfranco Veneto.

Media mensile transiti	Media unità (per singolo transito)
2,5	2,23 carri
2,4	1958,33 libbre

Tabella 15. Medie mensili e proiezioni annuali delle unità di ferro condotte dall'area friulana a Castelfranco Veneto.

Mese	Media unità	Media quantità (kg)
	5,575 carri	2882,275-3602,84
	4700 libbre	2429,9
Totale	10275-11668,75 libbre	5312,17-6032,74
Anno	Media unità	Media quantità (kg)
	66,9 carri	34587,24-43234,08
	56400 libbre	29158,8
Totale	123300-140025 libbre	63746,04-72392,88

I dati qui delineati sulla base dei registri della *muda* di Conegliano, così come recenti ricerche svolte soprattutto sulla finora sottovalutata area friulana,<sup>104</sup> assieme ai dettagliati lavori di Gian Maria Varanini sul commercio regionale del vino<sup>105</sup> o dello stesso Varanini e Michael Knapton<sup>106</sup> sulla fiscalità di epoca veneta, mettono in luce due dati estremamente rilevanti:

1. L'esistenza di specializzazioni complementari sul medio raggio, finalizzate all'integrazione delle aree di produzione e commercializzazione all'interno degli scambi interregionali e dei grandi flussi internazionali (nel caso veneto il movimento dei mercanti di area germanofona);
2. Il sussistere, prima e dopo l'aggregazione all'interno dello stato regionale veneziano, di quelle che, nel tentativo di superare l'*impasse* delle cosiddette regioni economiche si propone di definire 'regioni infrastrutturali' profondamente integrate.

Per 'regione infrastrutturale' si propone di intendere quindi uno spazio segmentato, costruito (e compreso) socialmente attorno a sistemi di infrastrutture, intese secondo la definizione avanzata da Burchardt e Höhne come "aggregati socio-tecnici", cioè una rete complessa che include strutture fisiche, organizzative, fiscali, politiche e sociali.<sup>107</sup> Se nelle regioni economiche classiche ci si trovava davanti ad aree politico-economiche costruite dall'azione ordinatrice di un centro, in questo caso l'unitarietà (o l'omogeneità) interna dell'area è garantita, anche dal punto di vista funzionale dall'esistenza

<sup>104</sup> Scarton, "La falce"; Vidal, "Commerci di frontiera"; Vidal, "The Hinterland".

<sup>105</sup> Varanini, "Mercato subregionale"; Varanini, "Le strade del vino".

<sup>106</sup> Varanini, "Comuni cittadini"; Knapton, "Guerra e finanza".

<sup>107</sup> Nell'originale "socio-technical assemblages"; Burchardt e Höhne, "The Infrastructures of Diversity", 4.

di sistemi di infrastrutture internamente coerenti alimentati da altrettanto coerenti sistemi fiscali, a patto che per questi ultimi non si intendano per forza di cose sistemi centralizzati, ma l'esito spesso più s coordinato di strategie divergenti di una molteplicità di attori.<sup>108</sup> In questo senso, lo spazio economico, sociale e politico dell'Italia nord-orientale, poi unito sotto la dominazione veneziana, risulta per lungo tempo segmentato in aree che se da un lato ricalcano confini politico-giurisdizionali (come il Patriarcato di Aquileia, i contadi dei comuni cittadini veneti, etc.), dall'altro sono in grado di superarli, creando aggregati a geometrie variabili caratterizzati dal policentrismo e dall'assenza di un centro motore e indirizzatore unilaterale di questi sviluppi.

L'elemento di novità che mi pare utile sottolineare, anche alla luce del dettaglio offerto dalla dogana di Conegliano, è che mentre nell'interpretazione più 'classica', che risente dell'influenza implicita della *New Institutional Economics* (o più semplicemente di una nostra stessa *forma mentis*), la creazione di spazi integrati passi e non possa prescindere dall'unificazione e armonizzazione interna dei sistemi fiscali e istituzionali, l'approccio per 'regioni infrastrutturali' enfatizza e valorizza la persistenza di segmentazioni interne agli spazi. Questa caratteristica di segmentazione fa sì che quella che la storiografia ha tendenzialmente definito – con termine implicitamente negativo – frammentazione (fiscale, giurisdizionale, politica), possa essere re-interpretata in una luce migliore, come occasione e stimolo alla diffusione e distribuzione sul territorio di specializzazioni complementari che favoriscono per forza di cose il policentrismo.

Per concludere e tornare al caso di studio, questi sviluppi, è bene ricordarlo, avvenivano non soltanto indipendentemente dall'iniziativa, prima indiretta e poi diretta, di Venezia, che restava il centro di riferimento per un serie di merci (cotone, spezie, lana pregiata), oggetti (seteria, panni pregiati) e prodotti finanziari, ma anche talvolta in aperta opposizione a essa. Basti pensare a quanto emerge dai registri doganali di Conegliano per il ferro friulano che, ancora in piena età veneta, tagliava fuori del tutto il centro lagunare e le sue velleità accentratrici per alimentare altri mercati storicamente affermati.<sup>109</sup> Non è quindi del tutto infondato ipotizzare che proprio la profonda frammentazione giurisdizionale e fiscale, nonché la perdurante divisione interna dell'area veneto-friulana in 'regioni infrastrutturali' abbia potuto stimolare lo sviluppo di specializzazioni produttive a livello appunto distrettuale e regionale, indirizzandole verso prodotti e lavorazioni per cui le singole aree godevano di un vantaggio comparativo e, in quanto complementari, potevano esitare su circuiti di scambio a medio-corto raggio, favorendo quindi l'integrazione interregionale. In altri termini, il complesso interagire degli sviluppi

<sup>108</sup> Per un simile approccio alla fiscalità si veda il contributo di Davide Morra ("Vivere per gabelle") in questo stesso numero di "Reti Medievali Rivista".

<sup>109</sup> Il Vicentino, il Veronese e l'area trentina sono le destinazioni privilegiate per le esportazioni di ferro e ferramenta nel registro di licenze patriarcale dell'epoca della guerra di Chioggia; Vidal, "The Hinterland".

economici e delle scelte politiche – la politica veneziana di non armonizzare le aree fiscali sotto il suo controllo è pur sempre una politica economica – potrebbe aver stimolato uno sviluppo e un'integrazione che andava ben oltre l'intenzione e la coscienza degli attori che la costruirono e che, senza fonti di straordinaria ricchezza ed espressività come i registri doganali di Conegliano, rischiava di rimanere oscura e sconosciuta.

## Opere citate

- Ayers, Edward L. "Turning toward Place, Space, and Time". In *The Spatial Humanities: GIS and the Future of Humanities Scholarship*, a cura di David J. Bodenhamer, John Corrigan, e Trevor M. Harris, 1-13. Bloomington: Indiana University Press, 2010. <https://www.jstor.org/stable/j.ctt16gzj77>.
- Beda Pazé, Bona. *Quero dalle origini al XVIII secolo*. Vol. 1. Quero: Comune di Quero, 1990.
- Betto, Bianca, cur. *Gli Statuti del comune di Treviso (sec. XIII-XIV)*. Vol. I. Roma: Istituto Storico Italiano per il Medioevo, 1984.
- Bodenhamer, David J., John Corrigan, e Trevor M. Harris, cur. *The Spatial Humanities: GIS and the Future of Humanities Scholarship*. Bloomington: Indiana University Press, 2010. <https://www.jstor.org/stable/j.ctt16gzj77>.
- Bourin, Monique, Sandro Carocci, François Menant, e Lluís To Figueras. "Les campagnes de la Méditerranée occidentale autour de 1300: tensions destructrices, tensions novatrices". *Annales. Histoire, Sciences Sociales* 66, n. 3 (2011): 663-704.
- Braunstein, Philippe. "Guerre, vivres et transports dans le Haut-Frioul en 1381". In *Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer. Festschrift für Univ.- Prof. Dr. Herbert Hassinger*, a cura di Franz Huter, Georg Zwanowetz, e Franz Mathis, 86-108. Innsbruck: Wagner, 1977.
- Braunstein, Philippe. "Le commerce du fer à Venise au XV<sup>e</sup> siècle". *Studi veneziani* 8 (1966): 267-302.
- Braunstein, Philippe. *Les Allemands à Venise (1380 - 1520)*. Rome: École Française de Rome, 2016.
- Buffo, Paolo, e Fabrizio Pagnoni. *Traffici e scritture mercantili tra Bergamo e Garda: i registri di Bartolomeo Avvocati (1416-1439)*. Udine: Forum, 2023.
- Burchardt, Marian, e Stefan Höhne. "The Infrastructures of Diversity: Materiality and Culture in Urban Space – An Introduction". *New Diversities* 17, n. 2 (2015): 1-13.
- Bustreo, Gian Paolo. "Paesaggi rurali del trevigiano. Il censimento stradale del 1315". In *Per terre e per acque. Vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima età moderna*, a cura di Donato Gallo e Flaviano Rossetto, 239-66. Padova: Il poligrafo, 2003.
- Cagnin, Giampaolo. "«Pro bono et fino amore, de iusto et vero capitali et vera sorte»: documentazione notarile e credito a Treviso (secoli XIII-XIV)". In *Notaires et crédit dans l'Occident méditerranéen médiéval*, ed. François Menant et Odile Redon, 97-124. Roma: École Française de Rome, 2004. <https://doi.org/10.1400/38492>.
- Cagnin, Giampaolo. "Vie di comunicazione tra Veneto continentale e Friuli". In *Per terre e per acque. Vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima età moderna*, a cura di Donato Gallo e Flaviano Rossetto, 119-64. Padova: Il poligrafo, 2003.
- Chittolini, Giorgio. "Urban Population, Urban Territories, Small Towns: Some Problems of Urbanization in Northern and Central Italy (Thirteenth-Sixteenth Centuries)". In *Power and Persuasion*, ed. by P.C.M. Hoppenbrouwers, Antheun Janse, e Robert Stein, 227-41. Turnhout: Brepols Publishers, 2010. <https://doi.org/10.1484/M.STMH-EB.3.2427>.
- Ciriacono, Salvatore. "Venise et ses villes. Structuration et déstructuration d'un marché régional XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle". *Revue Historique* 560 (1986): 286-307.
- Clerici, Luca. "Fiere e mercati del Vicentino nel tardo medioevo e in età moderna". *Società e storia* 24, n. 91 (2001): 11-78. <https://doi.org/10.1400/69099>.
- Commissioni di Rinaldo degli Albizzi per il Comune di Firenze dal MCCCXCIX al MCCC-CXXXIII*. 3 voll. Firenze: M. Cellini, 1867.
- Corbanese, Girolamo G. *Il Friuli, Trieste e l'Istria: grande atlante storico-cronologico comparato*. Vol. 1. Udine: Del Bianco, 1983.
- Covacich, Maurizio. "Il ruolo economico dei toscani nel Patriarcato di Aquileia: i "de Bombenis" nel XIV secolo". *Archivio Storico Italiano* 166, n. 2 (2008): 215-52.
- Degrassi, Donata. "Produzione locale e commerci in Friuli fra Tre e Quattrocento". In *Dynamiques du monde rural dans la conjoncture de 1300: échanges, prélèvements et consommation en Méditerranée occidentale*, ed. Monique Bourin, François Menant, e Lluís To Figueras, 140-70. Roma: École Française de Rome, 2014. <https://doi.org/10.1400/221849>.
- Del Bo, Beatrice. "Gregari e leader. Centri commerciali a confronto: Vercelli e Milano alla fine del Trecento". In *Centri di produzione, scambio e distribuzione nell'Italia centro-settentrionale: secoli XIII-XIV*, a cura di Bruno Figliuolo, 29-40. Udine: Forum, 2018. <https://doi.org/10.1400/269337>.

- Demo, Edoardo. "Da Bressa se traze panni fini e altre sorte de panni de manco precio'. L'espportazione dei prodotti tessili bresciani nel '400". *Annali Queriniani* 6 (2005): 101-30.
- Demo, Edoardo. *L'anima della città: l'industria tessile a Verona e Vicenza (1400-1550)*. Milano: Unicopli, 2001.
- Demo, Edoardo. "Le fiere di Bolzano tra Basso Medioevo ed età moderna". In *Fiore e mercati nella integrazione delle economie europee secc. XIII-XVIII*, a cura di Simonetta Cavaciocchi, 707-22. Firenze: Le Monnier, 2001.
- Des böhmischen herrn Leo's von Rožmital ritter-, hof-und pilger-reise durch die abendlande 1465-1467*. Stuttgart: Litterarischen Vereins, 1844.
- Dini, Bruno. "Tempi e circolazione delle merci". In *Spazi, tempi, misure e percorsi nell'Europa del Basso Medioevo*, 317-38. Spoleto: Centro italiano di studi sull'Alto Medioevo, 1996.
- Dotson, John E. "A Problem of Cotton and Lead in Medieval Italian Shipping". *Speculum* 57, n. 1 (1982): 52-62. <https://doi.org/10.2307/2847561>.
- Epstein, Stephan R. *An Island for Itself: Economic Development and Social Change in Late Medieval Sicily*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511523151>.
- Epstein, Stephan R. *Freedom and Growth: The Rise of States and Markets in Europe, 1300-1750*. London: Routledge, 2006.
- Esch, Arnold. "Il traffico sui passi alpini nel basso Medioevo. Tipologia delle fonti". In *Mercenari, mercanti e pellegrini: viaggi transalpini nella prima età moderna*, 155-244. Bellinzona: Casagrande, 2005.
- Esch, Arnold. "Le importazioni nella Roma del primo Rinascimento (il loro volume secondo i registri doganali romani degli anni 1456-1462)". In Esch, Arnold. *Aspetti della vita economica e culturale a Roma nel Quattrocento*, 7-79. Roma: Istituto di Studi Romani, 1981.
- Faldon, Nilo. *Gli antichi statuti e le provvisioni ducali della Magnifica comunità di Conegliano*. Vittorio Veneto: Tipse, 1974.
- Fanfani, Tommaso. "L'Adige come arteria principale del traffico tra nord Europa ed emporio realtino". In *Una città e il suo fiume. Verona e l'Adige*, a cura di Giorgio Borelli, 571-629. Verona: Banca popolare di Verona, 1977.
- Fara, Andrea. "Il commercio di bestiame ungherese verso la Penisola italiana tra tardo Medioevo e prima Età moderna (XIV-XVI secolo)". *Mélanges de l'École française de Rome - Moyen Âge* 127, fasc. 2 (2015): 263-78. <https://doi.org/10.4000/mefrm.2709>.
- Farronato, Gabriele, e Giovanni Netto, cur. *Gli statuti del comune di Treviso, 1316-1390: secondo il codice di Asolo*. Asolo: Fondazione Banca Popolare di Asolo e Montebelluna Acelum, 1988.
- Faugeron, Fabien. *Nourrir la ville: ravitaillement, marchés et métiers de l'alimentation à Venise dans les derniers siècles du Moyen Âge*. Roma: École française de Rome, 2014.
- Favero, Giovanni, Michael-W. Serruys, e Miki Sugiura. "Introduction". In *The Urban Logistic Network*, a cura di Giovanni Favero, Michael-W. Serruys, e Miki Sugiura, 1-20. Palgrave Studies in Economic History. Cham: Springer International Publishing, 2019. [https://doi.org/10.1007/978-3-030-27599-0\\_1](https://doi.org/10.1007/978-3-030-27599-0_1).
- Figliuolo, Bruno. *Alle origini del mercato nazionale: strutture economiche e spazi commerciali nell'Italia medievale*. Udine: Forum, 2020.
- Figliuolo, Bruno, cur. *Centri di produzione, scambio e distribuzione nell'Italia centro-settentrionale: secoli XIII-XIV*. Udine: Forum, 2018.
- Figliuolo, Bruno. "Cividade del Friuli nel Due e Trecento: la vita economica e le presenze forestiere". In Figliuolo, Bruno. *Alle origini del mercato nazionale. Strutture economiche e spazi commerciali nell'Italia medievale*, 261-332. Udine: Forum, 2020.
- Figliuolo, Bruno, cur. *Guardando a Venezia e oltre. Connettività locale, mercati intermedi e l'emporio dell'economia mondo veneziana (secoli XIII-XV)*. Udine: Forum, 2022.
- Franceschi, Franco, e Luca Molà. "Regional states and economic development". In *The Italian Renaissance State*, a cura di Andrea Gamberini e Isabella Lazzarini, 444-66. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511845697.026>.
- Frangioni, Luciana. *Milano e le sue strade: costi di trasporto e vie di commercio dei prodotti milanesi alla fine del Trecento*. Bologna: Cappelli, 1983.
- Furter, Reto. "Traffico di transito nell'area alpina tra XIV e XIX secolo". In *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina*, a cura di Jean-François Bergier e Gauro Coppola, 83-122. Bologna: il Mulino, 2007.
- Gallo, Donato, e Flaviano Rossetto, cur. *Per terre e per acque: vie di comunicazione nel Veneto*

- dal Medioevo alla prima età moderna. Atti del Convegno: Castello di Monselice, 16 dicembre 2001*. Padova: Il poligrafo, 2003.
- Gamberini, Andrea, e Isabella Lazzarini. "Introduction". In *The Italian Renaissance State*, a cura di Andrea Gamberini e Isabella Lazzarini, 1-6. Cambridge: Cambridge University Press, 2012. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511845697.002>.
- Gambi, Lucio. "Regioni costituzionali e regioni altre". *Società e storia* 13, n. 49 (1990): 658-65.
- Gianni, Luca. "Strutture produttive e di scambio nel Friuli concordiese del XIV secolo". In *Centri di produzione, scambio e distribuzione nell'Italia centro-settentrionale: secoli XIII-XIV*, a cura di Bruno Figliuolo, 245-81. Udine: Forum, 2018. <https://doi.org/10.1400/269353>.
- Ginatempo, Maria, e Lucia Sandri. *L'Italia delle città. Il popolamento urbano tra Medioevo e Rinascimento: secoli XIII-XVI*. Firenze: Le lettere, 1990.
- Gönnenwein, Otto. *Das Stapel- und Niederlagsrecht*. Weimar: Böhlau, 1939.
- Granovetter, Mark. *Società ed economia: modelli e principi*. Tradotto da Mario Vigiak, Francesco Di Bernardo, Matteo Vegetti. Milano: Università Bocconi Editore, 2017.
- Gregory, Ian, e Paul S. Ell. *Historical GIS: technologies, methodologies, and scholarship*. Cambridge; New York: Cambridge University Press, 2007.
- Harsch, Mathieu. *La teinture et les matières tinctoriales à la fin du Moyen Âge: Florence, Toscane, Méditerranée*. Tesi di dottorato, Université Paris Cité; Università di Padova, 2020. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-03274471>.
- Hassinger, Herbert. "Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. Jahrhunderts bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts". In *Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols*, 137-94. Innsbruck-München: Universitätsverlag Wagner, 1969.
- Knapton, Michael. "Guerra e finanza". In *La Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dalla guerra di Chioggia al 1517*, a cura di Michael Knapton e Gaetano Cozzi, 275-348. Torino: UTET, 1986.
- Knowles, Anne Kelly. "Gis and History". In *Placing history. How maps, spatial data and GIS are changing historical scholarship*, a cura di Anne Kelly Knowles, 2-25. Redlands: ESRI Press, 2008.
- Larkin, Brian. "The Politics and Poetics of Infrastructure". *Annual Review of Anthropology* 42, fasc. 1 (2013): 327-43. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>.
- Le Bouvier, Gilles. *Le livre de la description des pays*, a cura di Ernest Théodore Hamy. Paris: E. Leroux, 1908.
- Leduc, François Xavier, cur. *Registre XIX (1340-1341)*. Vol. 6 di *Venezia – Senato. Deliberazioni miste*, diretta da Maria Francesca Tiepolo, Dieter Girgensohn, Gherardo Ortalli. Venezia: Istituto veneto di scienze lettere ed arti, 2004.
- Levantino, Laura, cur. *Registro XXXI (1363-1366)*. Vol. 18 di *Venezia – Senato. Deliberazioni miste*, diretta da Maria Francesca Tiepolo, Dieter Girgensohn, Gherardo Ortalli. Venezia: Istituto veneto di scienze lettere ed arti, 2016.
- Lombardo, Maria Luisa, cur. *Camera urbis dohana ripe et ripecte: liber introitus 1428*. Roma: Istituto di studi romani, 1978.
- Mainoni, Patrizia. *Economia e politica nella Lombardia medievale: da Bergamo a Milano fra XIII e XV secolo*. Cavallermaggiore: Gribaudo, 1994.
- Malanima, Paolo. "La formazione di una regione economica: la Toscana nei secoli XII-XV". *Società e storia* 6, n. 20 (1983): 229-70.
- Malanima, Paolo. "Politica ed economia nella formazione dello stato regionale: il caso toscano". *Studi veneziani* n.s. 11 (1987): 61-72.
- Mazzaoui, Maureen Fennell. *The Italian Cotton Industry in the Later Middle Ages, 1100-1600*. Cambridge: Cambridge University Press, 1981. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511897009>.
- Melis, Federigo. "Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medioevo". In Melis, Federigo. *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, a cura di Luciana Frangioni, 3-110. Firenze: Le Monnier, 1985.
- Mirri, Mario. "Formazione di una regione economica. Ipotesi sulla Toscana, sul Veneto, sulla Lombardia". *Studi veneziani* n.s. 11 (1987): 47-59.
- Morra, Davide. "Vivere per gabelle. Spunti comparativi sulle fiscalità municipali nel regno di Napoli tardomedievale: l'area pugliese fra giurisdizioni e mercati". *Reti Medievali Rivista* 24, n. 1 (2023).
- Ognibene, Daniele. "Il fattore trasporto nel commercio alimentare medievale. Economia e consumo nei secoli XIV-XV tra documentazione archivistica e visiva". In *Cucina, società e*

- politica. *Le arti e il cibo. Modalità ed esempi di un rapporto*. 3, a cura di Fabrizio Lollini e Massimo Montanari, 35-49. Bologna: Bononia University Press, 2020.
- Pagnoni, Fabrizio. "Economie di distretto e integrazione commerciale: Brescia fra Due e Quattrocento". In *Guardando a Venezia e oltre. Connettività locale, mercati intermedi e l'emporio dell'economia mondo' veneziana (secoli XIII-XV)*, a cura di Bruno Figliuolo, 111-36. Udine: Forum, 2022.
- Pagnoni, Fabrizio. "Fisionomia di un capoluogo. Scritture, istituzioni, società a Salò e nella Riviera del Garda del Trecento". In *Storia di Salò e dintorni. La Magnifica Patria (1336-1796). Società, arte, devozione e pandemie*, a cura di Gian Pietro Brogiolo, 2:13-29. Salò: Ateneo di Salò, 2020.
- Pasi, Bartolomeo di. *Tariffa de i pesi, e misure corrispondenti dal Levante al Ponente, e da una terra, e luogo all'altro, quasi per tutte le parti dil mondo*. Venezia: per Paolo Gherardo, 1557.
- Pini, Antonio Ivan. "Alimentazione, trasporti, fiscalità: i containers medievali". *Archeologia Medievale* 8 (1981): 173-82. <https://doi.org/10.1400/245649>.
- Pizzati, Anna. *Conegliano: una «quasi città» e il suo territorio nel secolo XVI*. Treviso: Fondazione Benetton studi ricerche, 1994.
- Polanyi, Karl. "The Economy as Instituted Process". In *Trade and Market in the Early Empires. Economies in History and Theory*, a cura di Karl Polanyi, Conrad M. Arensberg, e Harry W. Pearson, 243-70. Glencoe: Free Press & Falcon's Wing Press, 1957.
- Pozzan, Annamaria. *Istituzioni, società, economia in un territorio di frontiera: il caso del Cadore (seconda metà del XVI secolo)*. Udine: Forum, 2013.
- Prak, Marteen. "Regions in early modern Europe". In *Proceedings of the Eleventh International History Congress, A-Sessions: Debates and Controversies in Economic History*, a cura di Sidney Pollard e Marteen Prak, 19-55. Milano: Università Bocconi, 1996.
- Rao, Riccardo. "Credito, diversificazione, integrazione regionale e mercato locale a Pavia prima della Peste (1290-1361)". In *Centri di produzione, scambio e distribuzione nell'Italia centro-settentrionale: secoli XIII-XIV*, a cura di Bruno Figliuolo, 41-76. Udine: Forum, 2018. <https://doi.org/10.1400/269338>.
- Rao, Riccardo. "La commercializzazione del vino e dell'olio in Italia settentrionale attraverso lo studio dei daziari tardomedievali". In *«Fiere vicende dell'età di mezzo»*. Studi per Gian Maria Varanini, a cura di Paola Guglielmotti e Isabella Lazzarini, 275-84. Firenze: Firenze University Press, 2021. <https://doi.org/10.36253/978-88-5518-423-6.16>.
- Riedmann, Josef. "La specificità pordenonese: i rapporti con gli Asburgo e l'Austria". In *Il Quattrocento nel Friuli occidentale*, 69-79. Pordenone: Biblioteca dell'immagine, 1996.
- Röhrich, Reinhold, e Heinrich Meisner, cur. *Das Reisebuch der familie Rieter*. Tübingen: Literarischen Vereins, 1884.
- Sakellariou, Eleni. "Regional Trade and Economic Agents in the Kingdom of Naples (Fifteenth Century)". In *Mediterranean Nexus 1100-1700*, a cura di Patrizia Mainoni e Nicola Lorenzo Barile, 139-65. Turnhout: Brepols Publishers, 2020. <https://doi.org/10.1484/M.MED-NEX-EB.5.118665>.
- Sanudo, Marino il Giovane. *Itinerario per la terraferma veneziana*, a cura di Gian Maria Varanini. Roma: Viella, 2014.
- Scarton, Elisabetta. "La falce senza il grano: produzione e commercio a Udine tra XIV e XV secolo". In *Centri di produzione, scambio e distribuzione nell'Italia centro-settentrionale: secoli XIII-XIV*, a cura di Bruno Figliuolo, 283-318. Udine: Forum, 2018. <https://doi.org/10.1400/269354>.
- Scherman, Matthieu. *Familles et travail à Trévise à la fin du Moyen Âge: vers 1434-vers 1509*. Rome: École française de Rome, 2013.
- Scuro, Rachele. "Bassano: autonomia giurisdizionale e ridefinizione del ruolo socio-economico del distretto nel Quattrocento". In *I centri minori italiani nel tardo Medioevo. Cambiamento sociale, crescita economica*, a cura di Federico Lattanzio e Gian Maria Varanini, 221-39. Firenze: Firenze University Press, 2018.
- Scuro, Rachele. "Bassano nel Quattrocento. Il primo secolo di dominazione veneziana". In *Dalle origini al dominio veneziano*. Vol. 1 di *Storia di Bassano del Grappa*, 357-409. Bassano del Grappa: Comitato per la storia di Bassano, 2013.
- Simonsfeld, Henry. *Der Fondaco dei Tedeschi in Venedig und die deutsch-venetianischen Handelsbeziehungen. Quellen und Forschungen*. Stuttgart: J.G. Cotta, 1887.
- Stefanik, Martin. "Guerra commerciale. Il blocco economico del Re Sigismondo contro Venezia.

- Il ruolo delle città e dei mercanti nella lotta fra gli stati". *Mélanges de l'École française de Rome - Moyen Âge* 127, fasc. 2 (2015): 303-20. <https://doi.org/10.4000/mefrm.2820>.
- Stöckly, Doris. *Le système de l'Incanto des galées du marché à Venise (fin XIII<sup>e</sup>-milieu XV<sup>e</sup> siècle)*. Leiden-New York-Köln: Brill, 1995.
- Szabó, Thomas. "L'economia dei transiti negli insediamenti alpini". In *Attività economiche e sviluppi insediativi nell'Italia dei secoli XI-XV*, a cura di Enrico Lusso, 29-54. Cherasco: Centro Internazionale di Studi sugli Insediamenti Medievali, 2014.
- Tavole di ragguaglio dei pesi e delle misure già in uso nelle varie provincie del regno col peso metrico decimale*. Roma: Stamperia Reale, 1877.
- Tom Scott. "The Economic Policies of the Regional City-States of Renaissance Italy. Observations on a Neglected Theme". *Quaderni storici* 49, n. 145 (2014): 219-64. <https://doi.org/10.1408/76677>.
- The Urban Logistic Network: Cities, Transport and Distribution in Europe from the Middle Ages to Modern Times*. Cham: Springer International Publishing, 2019. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-27599-0>.
- Varanini, Gian Maria. "Appunti sul sistema stradale nel Veneto tardomedievale". In *Die Welt der europäischen Straßen: von der Antike bis in die Frühe Neuzeit*, a cura di Thomas Szabó, 97-118. Köln-Weimar-Wien: Böhlau-Verlag, 2009.
- Varanini, Gian Maria. *Comuni cittadini e stato regionale: ricerche sulla terraferma veneta nel Quattrocento*. Verona: Libreria editrice universitaria, 1992.
- Varanini, Gian Maria. "Le strade del vino. Note sul commercio vinicolo nel Tardo Medioevo (con particolare riferimento all'Italia settentrionale)". In *La civiltà del vino. Fonti, temi e produzioni vitivinicole dal Medioevo al Novecento*, a cura di Gabriele Archetti, 635-63. Brescia: Centro Culturale Artistico di Franciacorta e del Sebino, 2004.
- Varanini, Gian Maria. "Mercato subregionale ed economie di distretto nella Terraferma veneta: il commercio del vino". In Varanini, Gian Maria. *Comuni cittadini e stato regionale: ricerche sulla terraferma veneta nel Quattrocento*, 163-81. Verona: Libreria editrice universitaria, 1992.
- Vergani, Raffaello. "Le vie dei metalli". In *Per terre e per acque. Vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima età moderna*, a cura di Donato Gallo e Flaviano Rossetto, 299-318. Padova: Il poligrafo, 2003.
- Vianello, Francesco. "Economia e popolazione in età moderna". In *Letà moderna*. Vol. 2 di *Storia di Bassano del Grappa*, 13-87. Bassano del Grappa: Comitato per la storia di Bassano, 2013.
- Vidal, Tommaso. *Commerci di frontiera: contabilità e gestione societaria nel Friuli tardomedievale*. Storia 7. Udine: Forum, 2021.
- Vidal, Tommaso. *Congiuntura economica e gestione di un ente assistenziale: l'Ospedale di Udine al tramonto del Patriarcato di Aquileia (XIV-XV secolo)*. Tesi di dottorato, Università di Padova, 2022.
- Vidal, Tommaso. "Contabilità e traffici della Chonpagnia della Stazone (Udine, 1349-1369)". In *Centri di produzione, scambio e distribuzione nell'Italia centro-settentrionale: secoli XIII-XIV*, a cura di Bruno Figliuolo. Udine: Forum, 2018. <https://doi.org/10.1400/269355>.
- Vidal, Tommaso. "La podesteria di Asolo nello spazio economico Trevigiano (secoli XIII-XV)". In *Guardando a Venezia e oltre. Connettività locale, mercati intermedi e l'emporio dell'economia mondo' veneziana (secoli XIII-XV)*, a cura di Bruno Figliuolo, 29-56. Udine: Forum, 2022.
- Vidal, Tommaso. "The Hinterland of Long-distance Trade. Regional Integration and Functional Development in North-Eastern Italy (1250-1450)". In *Essays on Production and Commerce in Medieval Iberia and the Mediterranean*, a cura di Flávio Miranda, Carsten Jahnke, Maria Amélia Campos, e Tiago Faria. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, in corso di stampa.
- Vigato, Mauro. *Castelfranco: società, ambiente, economia dalle fonti fiscali di una podesteria trevigiana tra XV e XVI secolo*. Studi veneti. Ricerca sulle campagne trevigiane in età moderna. Treviso: Edizioni Fondazione Benetton studi e ricerche, 2001.
- Zambon, Giulia. *L'attività dello speziale Domenico Tamburlini a Udine all'inizio del Quattrocento*. Tesi di laurea, Università di Udine, 2011.

Tommaso Vidal  
 Università degli Studi di Parma  
 vidal.tommaso@gmail.com