

## QUESTIONI STORICHE

### TIPOLOGIA ECONOMICA DELLA CITTÀ NEL BASSO MEDIOEVO

#### 1. *Una premessa esegetica e storiografica*

A partire dagli anni Settanta del secolo scorso la storiografia italiana, investita dal grande successo di un'opera come quella di Emmanuel Le Roy Ladurie sul villaggio occitanico di Montaillou, uscita in italiano nel 1977, iniziò a fare i conti, sia dal punto di vista euristico che metodologico, con l'approccio microanalitico alla storia, di origine appunto francese: un approccio metodologico che, va detto subito, nonostante il passare degli anni non sembra aver ancora espresso pienamente, almeno qui da noi, tutte le proprie potenzialità esegetiche. In Italia, infatti, più che allo scavo paziente, all'analisi approfondita della realtà locale presa in esame, si è spesso preferito correre direttamente alle conclusioni generali, alla sintesi, che ha non di rado assunto addirittura le forme del modello (clamoroso il caso, montato al termine di quel medesimo decennio, della sterile se non fuorviante formula del "feudalesimo mediterraneo", della quale per fortuna, e *pour cause*, oggi nessuno parla più) (1); insomma, si è subito partiti all'individuazione del caso esemplare, trascurando presto la certosina ricostruzione di quelli particolari, i quali solo, pur con tutte le loro eccezioni e le loro singolarità, avrebbero potuto poi collegarsi tra loro entro una tipologia generale. Neppure ha aiutato, in questo senso, l'istituzione, all'interno dell'ordinamento universitario, del Dottorato di Ricerca, giacché, a differenza che in Francia, le tesi di dottorato qui da noi sono elaborate in tempi troppo brevi, e perciò, nella maggior parte dei casi, non offrono risultati maturi e coordinati, dando piuttosto luogo a un panorama informativo e storiografico diseguale e quasi puntiforme.

---

(1) Chi scrive ne segnalò immediatamente l'incongruenza: B. FIGLIUOLO, *Il feudalesimo mediterraneo: un nuovo «modello»?», in «Archivio Storico per le Province Napoletane», XCIX, 1981, pp. 169-76.*

In effetti, come si accennava, dal punto di vista euristico la microanalisi appare una forma di approccio esegetico valida e ben consolidata, giacché fondata evidentemente sul procedimento logico induttivo, in contrapposizione a metodologie diverse ma pure del pari consolidate, quali quelle che dal dato generale ricavano i motivi e i casi particolari, deduttivamente. Il dibattito storiografico, sicché, non sembra discostarsi troppo da quello animato dagli scrittori di racconti del mistero o polizieschi cresciuti tra fine Otto e inizi Novecento. Al principio del secolo scorso, infatti, Richard Austin Freeman, nell'illustrare le linee fondamentali di un'inchiesta induttiva, sosteneva che essa si basava, nell'ordine, sulla raccolta dei fatti, sulla formulazione di ipotesi, sul loro esame e sulla ricerca di verifica delle medesime. A suo avviso, quindi, la conclusione logica doveva emergere inoppugnabile dai fatti conosciuti e nessuna soluzione, al di fuori di quella sola, poteva essere possibile. Il metodo deduttivo, al contrario, ovviamente a suo parere incarnato da Arthur Conan Doyle, sarebbe carente proprio sul piano logico, giacché esso si baserebbe sull'assunto che un'ipotesi è una conclusione particolare e definita che si deduce a partire da fatti che ne produrrebbero invece solo una generale, indefinita e dai contorni non chiari (2). Non cambia in maniera significativa i termini del ragionamento rilevare, con Umberto Eco e (sia pur con significativi distinguo e precisazioni) Luigi Siviero, che in realtà il procedimento logico del creatore di Sherlock Holmes è un po' diverso, giacché a rigore esso si basa, più che sulla deduzione, su quella che è stato proposto di definire abduzione (3).

Assai di recente chi scrive ha esaminato il tema della peculiare azione economica e commerciale dei Fiorentini sui mercati stranieri, sostenendo come essi riuscissero a controllare tutto lo spazio geografico produttivo dell'epoca e come lo unificassero sotto il segno del capitalismo, valorizzando le produzioni locali, collegandole al grande commercio internazionale e provocando perciò lo sviluppo dei mercati intermedi. E lo fanno, gli operatori toscani, per procurarsi le materie prime con le quali mettere in moto il circuito economico, che si conclude con lo smercio del prodotto finito, per poi subito ricominciare con l'acquisto di altre materie prime, subito immesse nel circuito produttivo (4). Come scrisse un

---

(2) Su Freeman cfr. la 'voce' di W. D. RUBINSTEIN, in *Oxford Dictionary of National Biography. In Association with the British Academy from the earliest Times to the Year 2000*, vol. 20, Oxford 2004, pp. 933-34.

(3) Contributi raccolti nel volume *Il segno dei tre. Holmes, Dupin e Peirce*, a cura di U. Eco e Th. A. Sebeok, Milano, Bompiani, 1983. Cfr. pure L. SIVIERO, *Dylan Dog e Sherlock Holmes: indaga-re l'incubo. Il tramonto del detective nell'opera di Tiziano Sclavi*, Roma, Nicola Pesce editore, 2012.

(4) B. FIGLIUOLO, *I mercanti fiorentini e il loro spazio economico nel Medioevo: un modello di organizzazione capitalistica*, in «Archivio Storico Italiano», CLXXI, 2013, 4, pp. 639-664.

mercante e avventuriero fiorentino vissuto alla fine del XV secolo, Benedetto Dei, solo con l'acquisto prima di Pisa (1406) e poi del porto di Livorno da parte della città gliata (1421) «cominciassi a navichare e andare pe lle lane e per le grane e pe' zuccheri e pe' choiami e pe lle ciere e pe' chotoni, senza avere a mandare a Gienova o a Vinegia» (5). Diveniva insomma almeno parzialmente superflua, a quel punto, quella ragnatela di insediamenti cittadini fiorentini che aveva fino ad allora unito fittamente, con una punteggiatura molto ravvicinata, appunto lo spazio triangolare compreso tra i vertici Firenze-Venezia-Genova.

L'analisi della rete dei mercati intermedi costruita dai Fiorentini nel corso della seconda metà del XIII e della prima metà del XIV consente però di operare gli ulteriori e necessari approfondimenti, utili a sviluppare in maniera più ampia e stringente il tema delle relazioni interne tra i diversi ambiti economici di quel periodo e perciò a meglio considerare come i generici, indefiniti e al loro interno indistinti spazi economici braudeliani siano in realtà collegati, uniti, tenuti insieme sempre dall'azione delle città, le quali tutte svolgono una funzione economica direttiva e fondamentale, plasmando quegli spazi e rivestendo perciò il ruolo assolutamente centrale nel processo di sviluppo capitalistico (6).

Esaminiamo ora quindi questa funzione economica delle città – di tutte le città di età bassomedioevale almeno – e mettiamola in relazione con lo spazio nel quale quell'economia opera e si sviluppa, tornando a servirci, dopo questa necessaria precisazione, delle suddette categorie braudeliane, peraltro solide e perspicue. La storiografia italiana ha espresso il suo massimo sforzo di concettualizzazione sull'argomento urbano in generale, piuttosto di recente, con l'opera di Marino Berengo; il quale, però, sembra in realtà voler rifuggire una tipizzazione e modellizzazione della forma, natura e funzione della città e pare piuttosto interessato a descrivere la vita dei cittadini, esplicitamente riconoscendo in ciò di risentire dell'influenza di Roberto Sabatino Lopez, che appunto riteneva di dover conferire la patente di città sulla base della relativa coscienza che ne manifestassero gli abitanti nel tempo e nello spazio determinato. La narrazione dello storico veneziano, poi, è sviluppata in maniera centrifuga, a ondate, ogni volta ripartendo dal racconto di un aspetto diverso del panorama complessivo della vita cittadina. In linea con la tradizione storicistica e sospettosa delle generalizzazioni così tipica del nostro paese, l'aspetto diacronico è perciò sviluppato ogni volta nuovamente, all'interno di ciascuno dei singoli temi trattati, nessuno

---

(5) B. DEI, *La Cronica. Dall'anno 1400 all'anno 1500*, a cura di R. Barducci, Firenze, Pappafava, 1985, p. 46.

(6) F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, 3 voll., trad. ital. Torino, Einaudi, 1981-1982 (ed. orig., Paris, Colin, 1979).

dei quali viene quindi ritenuto portante. Appare carente poi nell'opera proprio l'analisi dell'aspetto economico della vita cittadina, anche se vi è adeguatamente sviluppato il tema del lavoro; così come vi appare trascurato lo Stato, mentre forte attenzione è posta alla vita politica e all'azione delle forze sociali (7).

Un lavoro che individui il minimo comune denominatore delle più varie città europee, sia dal punto di vista politico che economico o sociale e che ne riveli la funzione di fondo manca però in generale. Sintesi di storia cittadina anche eccellenti tentate di recente dalle storiografie di vari paesi certo esistono, ma in tutte il carattere dominante appare quello semplicemente descrittivo, come in quella dello spagnolo Emilio Mitre, del francese Thierry Dutour (8) o, limitatamente all'Italia, di Franco Franceschi e Ilaria Taddei e soprattutto di François Menant (9), nella quale ultima, in verità, si offre molto di più di quanto non prometta il titolo, giacché vi si trattano enciclopedicamente tutti gli aspetti della vita urbana italiana dell'epoca; e tale carattere descrittivo prevale in tutti, vuoi per aver privilegiato l'aspetto didattico vuoi per non essersi voluti consapevolmente (e legittimamente, beninteso) misurare gli autori con la dimensione interpretativa, in tal modo sfuggendo non solo alla definizione storica del termine città, ma anche all'enucleazione e alla fissazione di peculiari caratteristiche dei centri urbani.

Nonostante il tema della tipizzazione e della comparazione anche morfologica tra le varie città dell'Europa medioevale sia ben presente nella coscienza della storiografia più avvertita (10), per trovare grandi sintesi tipologiche occorre perciò andare parecchio indietro nel tempo, risalendo almeno a Edith Ennen, se non addirittura oltre. La stessa proposta della studiosa tedesca, però, a ben guardare, era parimente descrittiva e in definitiva poco utile ai fini della comprensione del ruolo storico svolto dalle città medioevali (11); per le quali nel

(7) M. BERENGO, *L'Europa delle città. Il volto della società urbana europea tra Medioevo ed Età moderna*, Torino, Einaudi, 1999; da leggere tenendo presenti le considerazioni di G. CHITTOLINI, *L'Europa delle città secondo Marino Berengo*, in «Storica», 14, 1999, pp. 105-127.

(8) E. MITRE, *Ciudades medievales europeas. Entre lo real y lo ideal*, Madrid, Catedra ed., 2013; T. DUTOUR, *La ville médiévale. Origines et triomphe de l'Europe urbaine*, Paris, Odile Jacob, 2003. In quest'ultimo lavoro va però messo in risalto un interessante e fecondo approccio antropologico e sociologico al tema.

(9) F. FRANCESCHI - I. TADDEI, *Le città italiane nel Medioevo. XII-XIV secolo*, Bologna, Il Mulino, 2012; F. MENANT, *L'Italia dei comuni (1100-1350)*, trad. ital., Roma, Viella, 2011 (ed. orig., Paris, Belin, 2005).

(10) Tra le prove più recenti, larghe e suggestive, cfr. *La ville médiévale en débat*, a cura di A. Aguiar Andrade - A. Millán de Costa, Lisboa, Instituto de Estudos Medievais, 2013.

(11) E. ENNEN, *Storia della città medievale*, trad. ital., Roma-Bari, Laterza, 1975 (ed. orig., Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht, 1972).

loro insieme, insomma, manca ancora un'interpretazione che ne sveli unitariamente la vocazione economica storicamente formatasi, la struttura, vorrei dire la natura. Quel carattere saliente, cioè, che per primo un buon amministratore pubblico dovrebbe individuare e dal quale dovrebbe poi partire nella sua azione di governo, allo scopo di valorizzarlo o di limitarlo. Giacché in quest'ottica è ben evidente che il ruolo politico rivestito da una città entra in gioco solo se, quando e in che misura influenzi quello economico.

## 2. *La città ragnatela*

Ora, la vocazione economica di una città, in epoca bassomedioevale almeno, è comunque e anzitutto sempre di tipo commerciale. Mi pare, in tale ottica, di poter individuare tre tipologie urbane, le quali a loro volta entrano in relazione, lo si è detto, con gli spazi economici descritti da Braudel, com'è noto anch'essi sostanzialmente tre: uno locale (la periferia), uno di dimensioni e funzioni intermedie (la semiperiferia) e uno di respiro mondiale (l'economia mondo), dando luogo a diverse combinazioni. Per la precisione, a ventisette combinazioni, matematicamente parlando, come risultato di tre alla terza; salvo notare come non sia possibile individuare, storicamente parlando, città puramente locali, che non siano cioè entrate in contatto con altre città delle medesime o di maggiori dimensioni. Per sua stessa natura, infatti, un centro urbano ricopre sempre almeno una funzione economica intermedia: vale a dire di connessione tra uno spazio locale che urbano non è e un altro spazio cittadino, di peso e struttura analoghi o superiori al suo, con il quale esso entra in relazione di scambio. Se quindi, pare a chi scrive, è lecito individuare tre tipologie cittadine, dovremo riconoscere che esse entrano in rapporto attivo e storicamente differente con le altre solo in due degli spazi braudeliani, sempre controllando invece i rispettivi spazi locali, che da essa dipendono e con essa sono sempre e comunque in relazione, costituendone il contado.

In realtà, però, è opportuno segnalare come esistano piccoli centri, come quelli friulani, per esempio Cividale, i quali, seppure svolgano una funzione economica intermedia sotto il profilo commerciale – giacché attirano entro le proprie mura la produzione agraria locale e la mettono a disposizione di operatori che la trasporteranno poi altrove, in centri anche di grandi dimensioni, come Venezia o Firenze, riportandone prodotti del loro commercio, come i panni lana, utili a riequilibrare la bilancia dei pagamenti con i contadini locali –, non svolgono tale funzione, essi piccoli centri, attraverso operatori commerciali autoctoni. La loro funzione economica, sicché, sia pure intermedia tra la pro-

duzione locale e il mercato internazionale, non si svolge a beneficio di un ceto commerciale friulano, ma è condotta quasi esclusivamente da operatori toscani, sia pur residenti a Cividale (12). E ciò può valere, pur se in una ben diversa economia di scala, come si vedrà anche per grandi centri, essi stessi capolinea dell'economia-mondo, come Napoli o Roma, che però non fanno crescere, non sviluppano un significativo ceto mercantile locale. Occorrerà perciò opportunamente e preliminarmente distinguere tra quelle città in grado di convogliare e raccogliere la produzione locale e farla poi giungere direttamente su altri mercati urbani e quelle che si limitano a ospitare mercanti stranieri, abdicando pressoché *in toto* alla funzione distributrice.

Tornando alla tipologia qui proposta, si noterà allora come vi siano anzitutto dei centri, che definirei "città ragnatela", i quali svolgono appunto una funzione direttamente ed eminentemente commerciale, collegando con operatori autoctoni o quantomeno in essi residenti stabilmente, in una rete unica, spazi non di rado qualitativamente diversi e sovente assai lontani tra loro. La funzione economica da essi svolta, perciò, in relazione allo spazio del commercio, può essere a largo raggio, mettendo in comunicazione tra di loro i capolinea dell'economia-mondo, per esempio Bruges con Alessandria d'Egitto; ma può anche limitarsi a connettere le produzioni dei rispettivi ambiti locali con mercati intermedi tra di loro o con uno dei suddetti capolinea, come fanno Mantova, Bologna, Ferrara o Verona reciprocamente o in relazione con Venezia.

In linea di principio, le città ragnatela ad ampio raggio d'azione, come Venezia, Barcellona o Genova, si limitano a collegare tra loro i principali scali dell'economia mondo, disinteressandosi poi della redistribuzione nei mercati intermedi dell'entroterra; compito che viene lasciato agli operatori di quei mercati. Anche città mercantili di minor peso economico, come Ancona, possono adottare un medesimo comportamento economico. La città marchigiana, infatti, è ricca di merci di provenienze anche lontane, condotte da mercanti in gran parte anche locali, i quali però non si curano di redistribuirle poi verso l'entroterra. Una tale opportunità è colta invece da operatori camerti o fabrianesi, per esempio, i quali trasportano le merci di varia provenienza giunte ad Ancona nell'entroterra regionale e sino a Roma (13). Camerino è, sotto questo aspetto,

---

(12) B. FIGLIUOLO, *La vita economica e le presenze forestiere*, in *Storia di Cividale nel Medioevo. Economia, società, istituzioni*, a cura di Id., Cividale del Friuli, Comune di Cividale del Friuli, 2012, pp. 111-170.

(13) Cfr. p. es. E. DI STEFANO, *Le Marche e Roma nel Quattrocento. Produzioni, mercanti, reti commerciali*, Camerino, «Per la storia dell'Università di Camerino. Studi e testi, 9», 2011, pp. 133-134.

una città particolarmente interessante, giacché essa è collegata all'economia-mondo non solo per la via di Ancona, ma anche attraverso l'azione delle compagnie fiorentine, che portano per esempio lana spagnola per i suoi opifici, via terra da Pisa e Firenze o attraverso Venezia e Ancona. Anche in questo ambito commerciale i mercanti camerti hanno un raggio d'azione intermedio, giacché non si limitano ad attendere l'arrivo della materia prima, ma vanno sovente a rilevarla, mai però oltre Roma, Venezia e Firenze, dove a loro volta esportano i propri manufatti (14).

Sostanzialmente non dissimile appare la funzione economica rivestita da Ragusa Dalmata tra inizi del Tre e almeno prima metà del Quattrocento. Nella città, infatti, giungono soprattutto lana grezza catalana, panni lana fiorentini, prodotti agrari pugliesi e argento bosniaco. Il suo porto appare così frequentato da mercanti delle maggiori città europee, veneziani compresi, che lo inseriscono nel grande circuito dell'economia-mondo. Il raggio d'azione degli operatori locali, invece, può definirsi appena intermedio, limitandosi in larga misura al trasferimento in città dell'argento serbo e bosniaco e dei prodotti tessili e agrari marchigiani e pugliesi. Produzione, affari cambiari e finanziari e trasporto di lana, pannilana (anche quando Ragusa ne diverrà a sua volta produttrice) e argento sui mercati più lontani e redditizi saranno infatti a lungo lasciati all'iniziativa di imprenditori veneziani, catalani e soprattutto fiorentini (15).

La maggior parte delle città medievali, quindi, assolve a funzioni di ragnatela su spazi intermedi, di dimensioni più o meno ampi a seconda della densità abitativa della regione in cui sorgono. Così, le piccole Volterra o Borgo San Sepolcro convogliano le produzioni del loro angusto territorio, minerarie, artigiane e agricole che siano, attraverso l'azione di operatori sia locali che fiorentini, direttamente sul capoluogo regionale (16).

Firenze è infatti probabilmente l'unica città europea, già tra Due e Trecento, ad aver tessuto una ragnatela di rapporti commerciali sia di ampio che di medio e talvolta breve raggio. I mercanti fiorentini si stanziano non solo nei grandi empori dell'economia mondo (a Venezia, Napoli, Bruges, Costantinopoli, Alessandria d'Egitto etc.) ma collegano queste grandi realtà economiche tra loro e con la madrepatria attraverso una fittissima rete di insediamenti intermedi, che

---

(14) Ivi, *passim*.

(15) F. BETTARINI, *La comunità pratese di Ragusa (1414-1434). Crisi economica e migrazioni collettive nel Tardo Medioevo*, Firenze, Olschki editore, 2012, in particolare pp. 23-46 e 113-144: lavoro che offre assai più di quanto non prometta il titolo.

(16) G. PINTO, *Città e spazi economici nell'Italia comunale*, Bologna, CLUEB, 1996, rispettivamente pp. 203-221 su Volterra e 223-236 su Borgo San Sepolcro.

essi stessi promuovono sul piano commerciale e nei quali si insediano, quasi monopolizzandone i commerci: Bologna, Ferrara, Mantova, Verona, quasi tutte le città padane, i centri provenzali, francesi, tedeschi, carinziani, friulani, gli spazi agrari e le cittadine del Mezzogiorno d'Italia etc. (17).

### 3. *La città alveare*

Firenze non è però solo una città ragnatela di amplissimo raggio e di fittissimo radicamento negli spazi economici europei tutti; essa riveste anche un'altra delle caratteristiche funzionali fondamentali dell'economia urbana del tempo: è infatti anche una città produttrice. Svolge la funzione, cioè, di quella che definirei "città alveare". Non sembra il caso di richiamare qui le celeberrime pagine di Giovanni Villani sulla produzione dei panni fiorentini nel corso degli anni Quaranta del XIV secolo (18). Più opportuno, forse, ricordare un passo dal sapore analogo scritto del pari da un operatore di quell'ambito ma oltre un secolo dopo; testimonianza, perciò, della vitalità di lungo periodo del settore tessile cittadino:

Memoria che l'anno 1459 e 1460 si fece in Firenze grandissimo lavorare di drappi di seta, per modo che in uno anno di tempo si consumorno libbre 100 migliaia di seta e montorno e' drappi che si feceno in detto tempo circa fiorini 600 migliaia e lavoravasi chom 1500 in 1600 telaia in su tale bottega, cioè una bottegha sola, che in uno anno di tempo lavorò libbre 18 migliaia di seta e montorno e' drappi fiorini 40 migliaia tutti in detto anno solo in detta bottega (19).

Città alveare, vale a dire eminentemente produttrici, sono tutte o quasi quelle dell'Italia centro-settentrionale, dal Piemonte alla Lombardia all'Emilia al Veneto alle Marche, per le quali ultime si è appena fatto cenno ai panni di Camerino; e la produzione che in esse si organizza non si limita al settore tessile, ma ne comprende molti altri, come per esempio quello metallurgico, quello della carta (vanto della già richiamata Fabriano) o quello delle varie lavorazioni

---

(17) B. FIGLIUOLO, *I mercanti fiorentini*, cit.; e, relativamente alla diffusione di un prodotto di particolare rilevanza all'epoca, l'insuperato H. HOSHINO, *L'arte della lana in Firenze nel basso Medioevo. Il commercio della lana e il mercato dei panni fiorentini nei secoli XIII-XV*, Firenze, Olschki editore, 1980, che passa in rassegna tutti i mercati in cui viene smerciata, a opera di mercanti sia fiorentini che non, la lana prodotta a Firenze.

(18) G. VILLANI, *Nuova Cronica*, a cura di G. Porta, 3 voll., Parma, Guanda, 1990-1991: III, 1991, l. XII, c. XCIV, pp. 197-202.

(19) G. DI PAGOLO RUCELLAI, *Zibaldone*, a cura di G. Battista, Firenze, Sismel, 2013, p. 220.



del cuoio (20). La città alveare, a sua volta, può esserlo in ambito intermedio o in quello dell'economia mondo, a seconda dei mercati in cui si riescano a collocare i suoi prodotti. I panni di Camerino, per esempio, finiscono per lo più a Roma o nelle aree contermini; e dunque la città appare confinata in un ambito intermedio anche sul piano della produzione, oltre che su quello del commercio, di cui già si è detto.

Ora, siccome, a parte Firenze, nessuna città alveare può contare su di un ceto mercantile autoctono impegnato ad ampio raggio, essa deve sempre affidarsi, per lo smercio dei propri manufatti nei più lontani mercati, a operatori attivi nei maggiori empori commerciali. I panni bergamaschi, cremonesi, mantovani o veronesi, sicché, raggiungono per lo più Venezia o Genova, dove prendono la via dei mercati ultramarini su imbarcazioni dei mercanti di quelle città, quando non siano acquistati alla fonte dagli operatori delle compagnie fiorentine. E lo stesso avviene, per esempio, per i prodotti della metallurgia bresciana o milanese, rinomati in tutto il mondo. Le città padane appena menzionate, sono quindi città alveare collegate all'economia mondo, ma sono città ragnatela nello spazio intermedio, giacché i mercanti locali si limitano a raccogliere il prodotto lavorato nel centro urbano stesso o nel contado e a trasportarlo solo fino al più prossimo scalo internazionale (21).

Tra Due e Trecento a Lucca si sviluppa una fiorente industria della seta, che è alla base del rapido sviluppo economico della città. La materia prima per la lavorazione, però, è condotta dagli scali mediorientali in Europa dai Genovesi, i quali si incaricano poi di smerciare il prodotto finito specie in Francia e in Europa settentrionale. I mercanti lucchesi gravitano quindi anzitutto su Genova (e in minor misura su Pisa) e poi sull'entroterra toscano, specie sul grande emporio fiorentino. Se perciò Lucca è una città alveare nello spazio dell'economia mondo, è una città ragnatela solo in ambito intermedio e locale (22).

---

(20) Per un amplissimo panorama della produzione artigiana almeno in Italia, cfr. D. DEGRASSI, *L'economia artigiana nell'Italia medievale*, Roma, Carocci, 1996.

(21) Cfr. per esempio P. MAINONI, *L'economia di Bergamo tra XIII e XV secolo*, in *Storia economica e sociale di Bergamo. I primi millenni. II. Il Comune e la Signoria*, a cura di G. Chittolini, Bergamo, Fondazione per la storia economica e sociale di Bergamo, Istituto di studi e ricerche, 1999, pp. 257-337; E. DEMO, *L'«anima della città». L'industria tessile a Verona e Vicenza (1400-1550)*, Milano, Unicopli, 2001. Sul sistema di produzione dei tessuti, che in Italia, a differenza di altre realtà europee, resta sempre nelle mani del mercante imprenditore, il quale, oltre a essere proprietario della materia prima, organizza e segue tutte le fasi di produzione del manufatto, che rimane sempre di sua esclusiva proprietà, anche quando lo affida, per alcune fasi della lavorazione, ad artigiani indipendenti, fino alla collocazione sul mercato del prodotto finito, cenni recenti in F. FRANCESCHI, «... E seremo tutti ricchi». *Lavoro, mobilità sociale e conflitti nelle città dell'Italia medievale*, Ospedaletto (Pi), Pacini editore, 2012, pp. 33-40, con ulteriore bibliografia.

(22) A. POLONI, *Lucca nel Duecento. Uno studio sul cambiamento sociale*, Pisa, Pisa University Press, 2009.

Emblematico e significativo, in tal senso, anche il caso di Pisa, che nel corso del XIV secolo non raggiunge più gli scali del Mediterraneo extra italiani con le proprie imbarcazioni, ma che è in grado di mettere in piedi una produzione artigianale di tutto rilievo nel settore tessile e in quello della lavorazione del cuoio e delle pelli; tale da far penetrare i propri prodotti, trasportati per lo più da operatori genovesi, catalani o fiorentini che facevano scalo a Porto Pisano, sin nei mercati più lontani del Mediterraneo meridionale e orientale. Pure la città alla foce dell'Arno, quindi, si presenta all'epoca come una città ragnatela solo nello spazio intermedio, giacché i suoi operatori non vanno oltre Genova, la Sardegna e il regno di Sicilia, laddove, come città alveare, i suoi prodotti appaiono pienamente inseriti negli spazi dell'economia-mondo; per iniziativa, però, di operatori delle maggiori potenze commerciali dell'epoca (23).

#### 4. La città nido

Proprio Pisa ben si presta a rivestire esemplarmente la terza delle funzioni economiche della città medievale individuate: quella che definirei "nido". La "città nido" si limita a sfruttare la propria posizione all'interno dello spazio economico occupato, attirando entro le sue mura merci e operatori forestieri, tanto attivi negli spazi dell'economia mondo quanto in quelli intermedi. Pisa accoglie infatti nel suo porto Catalani, Genovesi, Fiorentini, Provenzali, Veneziani, Siciliani, Sardi, Corsi etc. Sembra anzi che il raggio d'azione dei mercanti locali sia inversamente proporzionale al numero degli operatori forestieri che fanno scalo in città: più Porto Pisano, grazie alla propria straordinaria posizione, nel mezzo del Tirreno settentrionale da un lato, tra Napoli, Sardegna e Genova, e sulla foce dell'Arno, dunque in collegamento con Firenze dall'altro, attira merci, capitali e imbarcazioni, meno gli operatori locali ritengono utile e redditizio prendere il mare. Più che la sconfitta della Meloria, insomma, sembra che a far restringere il raggio d'azione del commercio pisano sia stato il grande sviluppo dell'economia mondo fiorentina, all'ombra della quale, producendo manufatti che altri si incaricheranno di commerciare e sfruttando semplicemente la propria posizione geografica, i Pisani prospereranno per un paio di secoli almeno (24).

---

(23) Chi scrive ha studiato appunto Pisa in quest'ottica, in un saggio in corso di pubblicazione dal titolo *Spazio e struttura del commercio pisano trecentesco*. Alcuni dati significativi, ma esposti secondo una ben diversa prospettiva storiografica in M. TANGHERONI, *Politica, commercio, agricoltura a Pisa nel Trecento*, Pisa, Pacini, 2002<sup>2</sup> (I ed., ivi 1973).

(24) Non sembra infatti che la conquista fiorentina del 1406 abbia fiaccato la prosperità di Pisa nel corso del XV secolo: *Firenze e Pisa dopo il 1406. La creazione di un nuovo spazio regionale. Atti del convegno di studi (Firenze, 27-28 settembre 2008)*, a cura di S. Tognetti, Firenze, Olschki editore, 2010.

Sviluppo che è alla base anche della crescita della produzione artigianale locale: il grande movimento commerciale internazionale porta in città, senza necessità di intervento da parte degli operatori locali, le materie prime necessarie e ne colloca poi i manufatti su tutti i mercati al termine del ciclo produttivo. Pisa, sicché, può vivere di rendita, semplicemente accogliendo i flussi commerciali mediterranei e sfruttando le opportunità che essi offrono con il minimo sforzo. La città e i suoi operatori, per esempio, diventano così la porta d'ingresso del grano necessario a nutrire l'intera Toscana; grano trasportato dai mercanti di altri paesi, e che essi si limitano a raccogliere nei loro magazzini e a far proseguire lungo l'Arno verso Firenze, lucrando su tutti i passaggi della merce e sulla tassazione a essa imposta all'ingresso obbligato in città (25).

Non troppo dissimile appare la funzione svolta da Napoli, specie da quando la città divenne sede della corte angioina. Grazie all'azione economica delle componenti forestiere trasferitesi in città, infatti, l'economia dell'intero Mezzogiorno iniziò a gravitare sulla nuova capitale e su alcuni pochi altri centri (26): l'intera Campania interna e il Principato, con i suoi attivissimi porti (Castellammare, Sorrento e Salerno su tutti), appunto su Napoli (27); l'area granaria pugliese su Barletta e Trani; la Calabria meridionale su Messina (28). A Napoli però, a differenza di Pisa, si produce poco e non per il mercato estero; i mercanti napoletani non prendono il mare per destinazioni lontane (e a onor del vero neppure vicine). La città vive appunto piuttosto sfruttando la propria posizione e la propria condizione di sede della corte ed enorme bacino di domanda e di raccolta di merci, accogliendo mercanti che la collegano non solo all'economia-mondo, ma anche ai mercati intermedi siti all'interno del medesimo spazio

(25) B. FIGLIUOLO, A. GIULIANI, *L'approvvigionamento granario di un grande bacino demografico: Pisa e il Valdarno tra Tre e Quattrocento*, in *La civiltà del pane. Storie, tecniche e simboli dal Mediterraneo all'Atlantico*, a cura di G. Archetti, 2 voll., Spoleto-Milano, Centro Italiano di Studi nell'Alto Medioevo e Centro di Studi Longobardo, 2015, I, pp. 179-324; cenni anche in G. PINTO, *La Toscana nel tardo Medio Evo. Ambiente, economia rurale, società*, Firenze, Sansoni, 1982, pp. 145 ss.

(26) M. DEL TREPPO, *Stranieri nel regno di Napoli. Le élites finanziarie e la strutturazione dello spazio economico e politico*, in *Dentro la città. Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XII-XVI*, a cura di G. Rossetti, Napoli, Gisem-Liguori, 1999<sup>2</sup> (I ed., ivi 1989), pp. 193-251.

(27) La dipendenza economica dei piccoli porti della costa amalfitana e sorrentina dal movimento portuale della capitale è di dominio comune, tanto che l'ambasciatore milanese Antonio da Trezzo, nell'elencare in una lettera al duca Francesco Sforza del 30 agosto 1460 le terre del regno che avevano abbandonato il partito del re, sconfitto poco prima a Sarno, rassicura che alcune di esse, come gli scali di quella che era allora chiamata la costa di Amalfi, e segnatamente Castellammare di Stabia, Massa Lubrense e Vico Equense, certamente sarebbero tornate presto sotto l'obbedienza di Ferrante d'Aragona, «perché male possono vivere senza el comercio de Napoli»: cit. in F. STORTI, «*El buen marinero*». *Psicologia politica e ideologia monarchica al tempo di Ferdinando I d'Aragona re di Napoli*, Roma, Viella, 2014, p. 114.

(28) B. FIGLIUOLO, *Lo spazio economico dei mercanti messinesi nel XV secolo (1415-1474)*, in «Nuova Rivista Storica», XCVII, 2013, 3, pp. 757-800.

politico regnicolo. La capitale del regno, infatti, pullula non solo di operatori fiorentini, catalani, provenzali, veneziani, genovesi ma anche stabiesi, ischitani, sorrentini, amalfitani, pugliesi, calabresi, che appunto svolgono la funzione di raccordare il grande emporio napoletano con le ampie provincie agrarie del dominio della monarchia.

Assai similmente, Roma accoglie mercanti e banchieri fiorentini e di altre, varie provenienze, sfruttando la presenza della corte pontificia e il grande flusso di denaro che, grazie a essa, irrorava la città. Essa diviene così un mercato prospero, ove si trova ogni genere di merce, esotica o di lusso, portatavi dai grandi mercanti internazionali, e di produzione sia agraria che artigianale proveniente dalle aree limitrofe e condottavi dai mercanti dei centri produttori: marchigiani, umbri, abruzzesi, campani etc. Debole e certamente secondario, come a Napoli, il ruolo svolto dai mercanti locali. Se una differenza è data di riscontrare con la capitale del regno, essa è forse da individuare nel ben diverso spazio economico che gravita sulla città, e che per Napoli sembra essere ben più ampio (29).

Anche Messina, specie nel Quattrocento, accogliendo nelle acque del suo porto le imbarcazioni mercantili della più varia provenienza inizia ad apprezzare i vantaggi della rendita goduta grazie alla sua straordinaria posizione. I suoi mercanti, però, se smettono progressivamente di frequentare gli scali più lontani, le cui merci vengono portate in città dagli operatori soprattutto genovesi, veneziani e fiorentini, che si incaricano anche di smerciare in tutto il Mediterraneo e in Europa settentrionale i prodotti più richiesti dell'industria e dell'agricoltura isolana e calabrese (zucchero, seta, grano), continuano a svolgere una vitale funzione di raccordo commerciale tra Messina e l'intera Sicilia e la Calabria meridionale. La città dello Stretto, sicché, se è una città nido nello spazio dell'economia mondo, è una città ragnatela in quello intermedio e ovviamente locale (30).

“Città nido” è anche Venezia, ma in maniera assai differente rispetto specie a Napoli o Roma. La città lagunare e il suo immenso e variegato mercato attirano sì operatori da tutto il mondo, di qualsivoglia etnia, religione, lingua e nazionalità; però sono i suoi mercanti, in regime di monopolio, a rifornire di merci regali, nell'accezione braudeliana, l'emporio cittadino, conducendovele dagli scali più lontani e per contro smerciando ovunque giungesse il loro raggio

---

(29) Osservazioni generali ma assai suggestive in L. PALERMO, *Sviluppo economico e società preindustriali. Cicli, strutture e congiunture in Europa dal medioevo alla prima età moderna*, Roma, Carocci, 1997, pp. 354-361, con ulteriore bibliografia specifica; cfr. pure il recentissimo I. AIT, *Merci e uomini della regione campana a Roma nel XV secolo*, in *Interscambi socio-culturali ed economici fra le città marinare d'Italia e l'Occidente dagli osservatori mediterranei*. Atti del Convegno Internazionale di Studi (Amalfi, 14-16 maggio 2011), a cura di B. Figliuolo e P. F. Simbula, Amalfi, Centro di Cultura e Storia amalfitana, 2014, pp. 507-528.

(30) B. FIGLIUOLO, *Lo spazio economico*, cit.

d'azione i prodotti che altri portassero a Venezia dai centri dell'entroterra. Manufatti della metallurgia e della tessitura lombarda e veneta, così, sono proposti, grazie all'azione dei mercanti veneziani, su di un immenso mercato mondiale. Grazie al porto e alle navi della Serenissima, l'economia per esempio bergamasca, bresciana, mantovana, veronese, vicentina può prosperare e svilupparsi<sup>(31)</sup>. La città lagunare, insomma, rappresenta un nido accogliente solo per quei mercanti attivi sui mercati intermedi, che colleghino cioè il grande emporio sull'Adriatico con i mercati e le produzioni friulane, carinziane, padane e finanche toscane e marchigiane<sup>(32)</sup>. Gli operatori stranieri, infatti, non possono accedere al grande commercio internazionale ma sono obbligati a vendere sulla piazza di Rialto, a mercanti della Serenissima e tramite sensali veneziani, i loro prodotti. La città lagunare è capolinea, tappa obbligata di approdo e redistribuzione, e non di semplice transito, di qualsiasi prodotto, di provenienza sia occidentale che orientale, solcasse l'Adriatico.

La costruzione dell'immensa, ramificata, organizzata ragnatela veneziana, però, attira e attiva anche altre produzioni, come quella siciliana dello zucchero e della seta, che non passano per Venezia ma che grazie alle navi della Serenissima, che regolarmente e in precisi momenti dell'anno frequentano gli scali siciliani, giungono fin sui mercati fiamminghi e inglesi<sup>(33)</sup>.

Firenze, per contro, i cui operatori, in genere associati in agguerrite compagnie, come si è detto sono attivissimi tanto sui mercati più lontani quanto su quelli intermedi di quasi tutta Europa, collegandoli tutti tra loro nella più fitta ragnatela che l'economia medioevale abbia conosciuto, non appare una città accogliente. In confronto a Napoli o Venezia le minoranze commerciali forestiere nella città gigliata, pur presenti, appaiono però marginali e numericamente ed economicamente poco significative. E abbastanza similmente, anche Genova redistribuisce direttamente i prodotti che i grandi mercanti cittadini portano nel suo attivissimo scalo anche sui mercati marittimi vicini; lo fa però tramite i piccoli marinai e barcaioli dei molti modesti centri marittimi che costellano la

---

<sup>(31)</sup> Cenni in tal senso nel recente E. ORLANDO, *Venezia e il mare nel Medioevo*, Bologna, Il Mulino, 2014. Sulle strutture dell'economia di alcuni centri urbani lombardi, anche in relazione con Venezia, cfr. P. MAINONI, *Economia e politica nella Lombardia medievale. Da Bergamo a Milano fra XIII e XV secolo*, Cavallermaggiore, Gribaudo, 1994; EAD., *Le Arti e l'economia urbana: mestieri, mercanti e manifatture a Cremona dal XIII al XV secolo*, in *Storia di Cremona. Il Quattrocento. Cremona nel ducato di Milano (1395-1535)*, a cura di G. Chittolini, Cremona, Bolis, 2008, pp. 116-147; L. FRANGIONI, «*Cremona, terra di boni merchatanti*», ivi. *Il Trecento. Chiesa e Cultura (VIII-XIV secolo)*, a cura di G. Andenna e G. Chittolini, Cremona, Bolis, 2007, pp. 374-393.

<sup>(32)</sup> Sulle presenze forestiere a Venezia e sulla politica cittadina nei confronti delle minoranze ivi attive e residenti, cfr. da ultimo E. ORLANDO, *Migrazioni mediterranee. Migranti, minoranze e matrimoni a Venezia nel basso medioevo*, Bologna, Il Mulino, 2014.

<sup>(33)</sup> B. FIGLIUOLO, *Lo spazio economico*, cit.

sua riviera, da Savona a La Spezia. Porto Pisano, per esempio, pullula di questi intraprendenti operatori liguri, che con le loro barche risalgono anche l'Arno, recapitando sino in città le merci che riempiono i magazzini della Superba.

Gli esempi, com'è ovvio, si potrebbero moltiplicare. Anzi, se la tipologia qui avanzata risultasse solida e convincente, essa dovrebbe riuscire a contenere al proprio interno l'intera casistica delle città europee, sia pur con gradazioni diverse tra un centro e l'altro. La bibliografia, del pari, potrebbe crescere a dismisura, pur se è opportuno notare come non siano molti in realtà gli studi di storia economica che rispondano alle domande qui poste; e anzi, a onor del vero, come non siano molti in assoluto i recenti studi di taglio economico dedicati a città o a intere regioni non solo italiane<sup>(34)</sup>. Sembra perciò opportuno, a questo punto, lasciare al lettore la parola e l'iniziativa, avanzando critiche radicali o accettando e arricchendo a piacimento lo scarno florilegio presentato.

BRUNO FIGLIUOLO  
Università degli Studi di Udine

*A typology of Middle-Age towns is here proposed, based on their economic functions (based especially on production, commerce or services), related to Braudel's economic spaces (local, middle or largest). In this way could be possible individuate the peculiar and most significant economic function of all European towns, and not only in the Middle Ages. Towns are so divided, in this sense, into beehive-towns (for their productive importance), cobweb-towns (for their preeminent commercial functions) and nest-towns (for their propensity to offer every kind of service for foreign merchants).*

#### KEYWORDS

*Medieval towns*  
*Typology of Towns*  
*Economic Spaces*

(34) Sorprende che questo aspetto sia totalmente assente in una peraltro ricca, ampia e recente ricostruzione della storia di una città di grande importanza per l'economia dell'Italia medioevale come Bologna: *Storia di Bologna* diretta da R. Zangheri, II. *Bologna nel Medioevo*, a cura di O. Capitani, Bologna, Bologna University Press, 2007; e come del pari assente sia l'economia da una pregevole sintesi della storia medioevale di una regione pur tra le più prospere, attive e meglio documentate del periodo come la Provenza: M. AURELL - J.-P. BOYER - N. COULET, *La Provence au Moyen Âge*, Aix-en-Provence, Publications de l'Université de Provence, 2005.