

6. Luca Baldissara, <i>Per una città più bella e più grande. Il governo municipale di Bologna negli anni della Ricostruzione (1945-1956)</i> (Paolo Capuzzo)	p. 219
7. Valerio Castronovo, <i>Storia economica d'Italia dall'Ottocento ai giorni nostri</i> (Franco Amatori)	223
8. Maria Luisa Ferrari, <i>Nobili di provincia al tramonto dell'antico regime. I marchesi Dionisi di Verona 1719-1866</i> (Paola Magnarelli)	224
9. Paolo Frascani, <i>Le crisi economiche dell'Italia contemporanea (1861-1940). Storia e testimonianze</i> (Sergio Anselmi)	226
10. N. Matteucci, <i>Lo Stato moderno. Lessico e percorsi</i> (Erminia Irace)	232
11. Ezio Mattiocco, <i>Sulmona. Città e contado nel catasto del 1376</i> (Gaetano Sabatini)	235
12. Angelo Mencucci (a cura), <i>Senigallia e la sua diocesi. Storia, fede, arte</i> (Sergio Anselmi)	238
13. « <i>Quaderni del bicentenario</i> », n. 1, <i>Tolentino</i> (Oriana Mattioli.)	245
14. Renato Raffaelli (a cura), <i>Vicende e figure femminili in Grecia e a Roma</i> (Maria Nazzarena Croci)	246
15. Saverio Russo, <i>Storie di famiglie. Mobilità della ricchezza in Capitanata tra Sette e Ottocento</i> (Paola Magnarelli)	249
16. Virginio Villani, <i>Serra de' Conti. Origine ed evoluzione di un'autonomia comunale. Secoli X-XV</i> (Renzo Paci)	251
17. <i>Marchigiani fumatori</i>	253
Un lutto di «Proposte e ricerche»: la morte di Roberto Rossini	255
Rassegna bibliografica	257

Regioni, culture e ancora regioni nella storia economica e sociale dell'Europa moderna

contributi di

Maarten Prak: *Le regioni nella prima Europa moderna*; Henri Mendras, *Un disegno dell'Europa occidentale*; Andrea Colli, *Lo sviluppo economico regionale in prospettiva storica: note in margine a un convegno*

Le regioni nella prima Europa moderna

di Maarten Prak

Questo è il testo dell'intervento svolto a Milano nel settembre 1994 da Maarten Prak (Dpt of History, University of Utrecht) nel corso dell'XI Congresso internazionale di Storia economica, sessione A1, parte 1^a. La seconda parte, secoli XVIII e XIX, è stata svolta da Sidney Pollard, autore molto noto anche in Italia, ove ha pubblicato *La conquista pacifica* (ed. it. Bologna 1984). Dal testo di Prak sono state espunte poche righe di circostanza, che qui sarebbero state pleonastiche. Va ricordato che la sessione A1 di Milano è stata preceduta da una riunione parigina (1993) per la messa a punto dei materiali relativi alle varie subaree europee. La rivista «Proposte e ricerche» ringrazia il presidente del congresso, Aldo De Maddalena, e Maarten Prak per aver autorizzato la traduzione e la pubblicazione del testo che segue. Gli originali di Prak e di Sidney Pollard sono in Università Bocconi, Milano, *Debates and traversies in economic history*, A - sessions, Milano 1994.

[Traduzione dall'inglese di Renzo Angeletti e Sergio Anselmi]

1. *Introduzione.* Dalla seconda guerra mondiale, le regioni occupano un posto importante nella ricerca socio-economica sull'Europa preindustriale. La scuola francese delle «Annales» ha intrapreso studi concernenti la ricostruzione accurata di una lunga serie di dati regionali, in particolar modo quelli riguardanti le popolazioni e i prezzi dei prodotti agricoli. Vengono subito in mente i classici studi effettuati da Goubert (1960) e Le Roy Ladurie (1966). L'esempio francese è stato di stimolo ad altre ricerche simili in molti altri paesi europei.

Questi studi regionali (o locali) utilizzano un'unità geografica ridotta soprattutto per motivi pratici. Nei sistemi di "Ancien Régime", relativamente decentrati, molte fonti furono create a livello locale o regionale, piuttosto che nazionale, perciò l'organizzazione istituzionale di esse orienta gli storici dell'era pre-statale verso la regione.

Un altro e forse anche più importante motivo che stimola la ricerca locale e regionale, è che la scrupolosa ricostruzione dei metodi demografici ed economici, nonché gli sviluppi di essi, sono diventati una prassi comune nella storia sociale ed economica del periodo, realizzabile soltanto a questo livello geografico. Poiché le ragioni pratiche per lavorare sulle fonti, locali o regionali, risultano convincenti, sono stati fatti pochi tentativi per formulare una teoria che giustifichi questa limitazione spaziale o per riflettere sul ruolo delle regioni come entità economiche all'interno del contesto più ampio di quello della sola economia nella prima Europa moderna. Questo atteggiamento risulta poco accettabile non soltanto relativamente a quel periodo.

L'osservazione che le economie "nazionali" erano generalmente la somma delle economie regionali entro i confini statali e che l'andamento nazionale tendeva a rendere indistinte le caratteristiche specifiche di queste economie regionali, è un'affermazione fondata (Hudson, 1989).

Forse qualcuno potrebbe dire che ciò era, "a fortiori", il caso dell'Europa pre-industriale, dove e quando la maggior parte delle attività economiche non si realizzavano all'infuori di un'area relativamente ristretta (O'Brien, 1982; Berg, 1991, p. 15). Naturalmente le esportazioni e le importazioni occupavano un ruolo importante, ma il loro influsso quantitativo era limitato. E si potrebbe osservare che si trattava del "margine critico", ancora più che il diretto contributo al Prodotto Nazionale Lordo, che definisce l'importanza del commercio internazionale, inoltre non sembra equilibrato volgere il 90% della propria attenzione su quello che in realtà era circa il 10% dell'economia. Tuttavia, questo è ciò che i manuali hanno di solito fatto finora.

Anche se molti storici economici non necessariamente accettano più il concetto di stato-nazione come la sola unità appropriata per analizzare le economie pre-industriali, la maggior parte dei loro dati restano altamente parziali rispetto alla media nazionale.

Non esiste una definizione di regione, universalmente accettata, né discussa, su ciò che essa potrebbe essere. Piuttosto, ogni volta che si affronta il pro-

blema, le regioni vengono definite in modo pragmatico, a seconda delle necessità attuali. Uno degli obiettivi di questo intervento, perciò, è proporre una classificazione delle regioni. Un ulteriore obiettivo è identificare alcune forze che operano nella strutturazione spaziale della prima Europa moderna. Dato l'attuale "stato dell'arte", il discorso sul periodo pre-industriale non potrà essere che generico, semplice e allusivo. Se sarà di stimolo per accendere un dibattito sull'argomento, lo scopo principale sarà raggiunto. [...].

2. Tre modelli di assetto economico spaziale nella prima Europa moderna. Tranne poche eccezioni, fino ad ora è stata prestata scarsa attenzione ai modelli regionali nella prima Europa moderna. Un rapido sguardo può illuminare sulle idee che sono state lanciate in passato.

Ci concentreremo su tre modelli. Il primo, quello di Von Thünen, è un noto modello di ubicazione economica, il secondo, quello di Christaller è un modello dei rapporti tra i centri urbani all'interno di una regione, il terzo consiste nell'insieme di teorie che enfatizzano i rapporti tra centro e periferia.

Uno dei primi e più famosi modelli di differenziazione spaziale è stato proposto da Johann Heinrich von Thünen, nel suo *Der isolierte Staat (Lo Stato isolato)*, all'inizio del 1826. L'osservazione diretta nelle sue proprietà terriere aveva insegnato a Von Thünen che la distribuzione delle varie forme agricole era determinata dal costo dei trasporti, per esempio la distanza tra l'ubicazione del prodotto e il mercato urbano. Vicino alla città si trovavano l'orticoltura e la produzione casearia, poi, dopo una zona di boschi, i cereali e infine un vasto allevamento di bestiame. Nel 1961, Wilhelm Abel (1961, pp. 470, 474-478) scoprì nella prima Europa continentale moderna un modello che sembrava rassomigliare allo *Stato isolato* di von Thürens.

In questo sistema europeo, la zona di forte urbanizzazione lungo le coste del Mare del Nord poteva essere considerata il centro, ed era alimentata da un'area interna di regioni che coltivavano cereali, e un'area esterna, nell'Europa orientale e in Scandinavia, che si dedicava all'allevamento di bestiame.

Nel terzo volume della *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, Fernand Braudel (1979, pp. 26-28) ha sostenuto il punto di vista di Von Thünen, ma soltanto per ciò che riguarda i rapporti tra città e interland.

Lo *Stato isolato* di Von Thünen ha una sola città, con funzioni economiche direttamente legate a quel singolo mercato urbano. La teoria delle "zone cen-

trali", proposta dal geografo tedesco Walter Christaller nel 1933, è una versione piuttosto complicata di questo paradigma. Nella regione di Christaller, non c'è una sola città, ma ce ne sono diverse. Il suo modello tenta di spiegare i rapporti tra queste città e la loro distribuzione nello spazio: la teoria prevede che le città siano equamente distribuite secondo la grandezza. Ogni regione presenta una gerarchia di città, strettamente connessa alla graduatoria di merci e servizi. Alcune merci e vari servizi essendo più richiesti, devono essere - possono essere - venduti in molti luoghi, altri lo saranno meno, perciò risulteranno soltanto nei centri più grandi. Così la commerciabilità di merci e servizi determina la graduatoria.

Il modello di Christaller, come pure quello di Von Thünen, presuppongono uno spazio uniforme. Non sempre è così; tuttavia ciò è stato utile agli storici (es. Lesger, 1990 e, implicitamente, Patten, 1978, cap. 6) per comprendere i misteri della prima urbanizzazione moderna. Due studi a carattere generale, riguardanti l'urbanizzazione europea, effettuati rispettivamente da Hohenberg e Lees (1985), De Vries (1984), hanno utilizzato il modello di Christaller (si veda anche Russel, 1972, e Lepit, 1988). Il fatto che la teoria delle zone centrali consideri la regione come un'isola e non tenga conto di alcun "mondo esterno", ha spinto Hohenberg, Lees e De Vries a muoversi verso l'approccio complementare delle reti urbane.

Un terzo modello, che descrive i sistemi all'interno di una data regione prende il nome di modello *centro-periferia* (es. Gottmann, 1980). La più nota applicazione di esso in relazione all'economia della prima Europa moderna è, senza alcun dubbio, l'analisi voluminosa di Immanuel Wallerstein sulla nascita del mondo economico moderno (1974). Nel modello Wallerstein, la prima Europa moderna era suddivisa in tre zone: un nucleo e una periferia, separate da una semiperiferia. Il modello si basa sulla ripartizione del lavoro tra i tre tipi di regioni (cfr. Wallerstein, 1993). Le aree nucleo nel sistema mondiale erano i Paesi Bassi e la Britannia, cioè, le regioni che costeggiano il Mare del Nord.

Agricoltori autonomi si erano specializzati nell'allevamento capitalizzato di bestiame e pecore e nel frattempo avevano creato un'eccedenza di manodopera nel settore rurale che divenne disponibile come manodopera operaia nelle industrie urbane. L'Europa orientale era formata dalle aree periferiche dove cereali da pane per l'Est erano prodotti dalla forza lavoro su vasti territori.

La regione del Mediterraneo, primo centro del mondo economico europeo, si è orientata verso la zona periferica, ma non è andata oltre. L'economia

agraria dell'area è stata dominata dalla mezzadria, ossia da "imprese semi-capitalistiche adatte alle aree semi-periferiche" (Wallerstein, 1974, p. 107).

Wallerstein non spiega in maniera esauriente come questa "ripartizione della manodopera europea" abbia potuto assumere la forma spaziale che ha raggiunto, ma enfatizza il ruolo della erogazione del lavoro come principale fattore determinante del sistema (1974, p. 84): le prime aree-nucleo sono state ridotte alla condizione semiperiferica a causa delle forti organizzazioni di categoria, che sono state in grado di mantenere alto il livello dei salari, e così le industrie non sono più state competitive nel mercato internazionale. Nelle zone di periferia, al contrario, i salari erano troppo bassi per sviluppare un mercato di consumo. Le aree nucleo trovarono il giusto livello tra questi due estremi (critica a cura di De Vries, 1982; ma si veda anche Van Zanden, 1993a).

Diversa da questi tre modelli è la geografia marxiana di Michal Hechter e William Brustein (1980). La collocazione temporale del discorso è piuttosto vaga, ma sembra riferirsi approssimativamente al periodo tra il dodicesimo e il sedicesimo secolo. Hechter e Brustein distinguono tre modi diversi di produzione nell'Europa occidentale, differenziati a livello spaziale.

Una "zona sedentaria pastorale" parte dalla Scandinavia e, passando per Scozia, Irlanda, Inghilterra, Paesi Bassi, nonché Britannia giunge alla Spagna e al Portogallo; in altre parole essa si estende lungo la fascia dell'estremo ovest dell'Europa. Una "zona commerciale di scarsa rilevanza" si trovava nell'area del Mediterraneo, che andava dall'Italia settentrionale alla Catalogna, includendo però la Germania settentrionale. Le Fiandre e il Brabante, nei Paesi Bassi, costituivano una collocazione distinta da questo tipo di attività pastorale, avendo una commercializzazione considerevole e costante mobilità sociale.

"Zona propriamente feudale" era ritenuta quella tra la Loira e il Reno, ma aree feudali esistevano anche nella pianura spagnola e in Inghilterra. Lì veniva utilizzato il sistema dei campi aperti e dei tre campi a rotazione; la produzione agricola era concentrata intorno ai castelli, mentre la popolazione viveva nei villaggi.

Il modello di Hechter-Brustein non pretende di spiegare quali fattori abbiano causato una ripartizione regionale così scrupolosa dei diversi modi di produzione. Ogni modello riguardante l'organizzazione spaziale delle attività economiche concentra l'attenzione su alcuni aspetti specifici del modello regionale, e tutti si sono dimostrati utili per analizzare gli aspetti dell'economia nella prima Europa moderna. Il modello di Von Thünen è servito a dimostrare come alcune

attività, principalmente agrarie, fossero concentrate in zone specifiche del continente. Il modello di Christaller è stato utile per evidenziare il fatto che i centri urbani non sono mondi a sé, ma nodi all'interno di una rete più ampia dei rapporti di mercato. Il modello *periferia-centro* evidenzia come l'organizzazione dello spazio non sia un fenomeno neutrale, ma concerne i rapporti di dominazione e di dipendenza.

3. *Lo sviluppo economico regionale nella prima Europa moderna: classificazione e teorie.* È difficile combinare interesse generale per regioni specifiche e assenza di un modello globale che le integri in un programma sintetico, poiché non esiste un metodo di classificazione per le regioni universalmente accettato (problemi definiti a Morineau, 1993).

Se ci si limita al solo aspetto agricolo, la varietà delle classificazioni effettuabili è impressionante. Prendere il tipo di paesaggio come punto di partenza (Everitt, 1979), porta a esaminare *mappe* piuttosto che *tipi* di stanziamento (Smith, 1967, p. 5), forme di sfruttamento (Bloch, 1931; Todd, 1990, cap. 2), distribuzione del prodotto dominante (Abel, 1961, pp. 474-478).

Queste classificazioni sono state utilizzate per descrivere le variabili regionali all'interno dei singoli paesi e dell'Europa in generale. Non si può negare che le cose siano valide in sé. Nel contempo, non sembra sia possibile integrarle tutte in un'analisi coerente delle regioni della prima Europa moderna.

Per questo motivo, sarebbe saggio introdurre un tipo singolo di regione. Per utilizzare un termine appropriato, la chiamerò *regione-base* o *micro-regione*. La micro-regione è un'area che è direttamente connessa al luogo centrale (per i rapporti rurali-urbani, si veda Langton e Hoppe, 1983), normalmente identificato con 125-250 chilometri quadrati (50-100 miglia quadrate) di territorio delle città europee di media grandezza (De Vries, 1974: 1, 247). Entro i confini della micro-regione si realizza la grande maggioranza della produzione economica e la maggior parte delle transazioni.

Nel primo periodo dell'età moderna l'Europa era ricca di micro-regioni situate ovunque, ma a causa della loro onnipresenza, non erano chiaramente delimitate. Le micro-regioni si sovrapponevano ed erano in qualche modo regioni introvabili; solo da una prospettiva urbana possono essere considerate come unità più o meno coerenti (Romani, 1993).

La micro-regione può essere stata una base onnipresente, ma l'analisi dell'economia della prima Europa moderna sarebbe limitata se considerassimo solo

questo livello di organizzazione spaziale. Non esistono ragioni teoriche che possono aiutarci a determinare quanti altri livelli dovrebbero essere introdotti. Una sola forma ovvia, il mercato nazionale, sembra non avere alcuna rilevanza per motivi pratici sul primo sistema economico moderno, forse soltanto perché i confini nazionali erano ancora instabili (Tilly, 1990, pp. 42-43). Per impedire che diventino troppe, ne proporrei altre due, chiamandole *meso-regioni* e *macro-regioni*.

Fernand Braudel ha ribadito che gran parte della iniziale vita economica moderna, per ciò che non si limitava a quelle che abbiamo definito micro-regioni, si svolgeva attorno ai mari interni dell'Europa: il Mar Mediterraneo, il Mare del Nord e lungo le coste del Baltico (Braudel, 1966; Braudel, 1979, cap. 1). Egli ha utilizzato l'espressione "économies mondes" (mondi economici) per descrivere queste zone (1979, pp. 28-30), ma per motivi di coerenza terminologica le definirò macro-regioni, determinate dalla possibilità di utilizzare le acque per i trasporti.

Le città europee erano concentrate sulle aree costiere di queste due zone e lungo l'asse del Reno che le collega. L'area dell'Europa centrale priva di sbocchi sul mare, era per diversi aspetti esclusa dalle strutture commerciali che delimitavano le due macro-regioni, ma si potrebbe obiettare che l'Europa centrale costituiva, su scala più modesta, una macro-regione a sé stante. Con il passare del tempo, le macro-regioni hanno cercato di chiudersi in un unico sistema economico europeo, e quindi la stessa Europa è diventata una macro-regione. La meso-regione è qui definita come il cuore della macro-regione. Di per sé la meso-regione era più ampia della micro-regione, sebbene sia difficile affermare di quanto lo fosse esattamente, poiché la meso-regione era in qualche modo meno uniforme della micro-regione. Forse la definizione più adeguata è la tedesca "Intensitätsinsel" ("isola-intensità"). In alternativa: Stromer, 1986.

Questa definizione già implica che le meso-regioni non erano ovunque uguali in Europa. Infatti ampi tratti di superficie europea finiscono fuori della meso-regione. Prendendo in considerazione il loro livello di urbanizzazione e la loro attrazione per la manodopera migratoria, sembra che almeno l'Inghilterra sud-orientale, la Francia, i Paesi Bassi, la Valle del Rodano e l'Italia settentrionale possano essere considerate meso-regioni (De Vries, 1984, pp. 158-167; Lucassen, 1987, cap. 2).

Se consideriamo l'Olanda come tipica meso-regione, la superficie di essa in senso proprio può essere di circa 10.000-15.000 chilometri quadrati, ma il reclu-

tamento della manodopera può essere esteso ad un'area che va dai 100.000 ai 200.000 chilometri quadrati (Lucassen, 1992, p. 6).

L'uniformità delle micro-regioni può essere considerata un'illustrazione del postulato neo-classico dell'equilibrio spaziale. Principalmente sembra infatti il risultato dell'isolamento reciproco. D'altra parte si sono verificate persistenti variazioni nello sviluppo economico regionale della prima Europa moderna. Queste sono più appropriatamente considerate come il risultato dell'accumulo di vantaggi (cfr. Myrdal, 1957). Non è subito evidente come questo processo di concentrazione economica, in alcune aree privilegiate, ad esempio nell'Italia settentrionale e centrale, si sia determinato.

Può essere stato il risultato dell'indipendente crescita della popolazione (cfr. Boserup, 1965). L'incremento di questa nella prima Europa moderna, ha portato benefici a breve termine, ma si è dimostrato negativo a lungo termine, causando una produttività lavorativa decrescente che avrebbe portato alla stagnazione economica e, perciò, ad una crisi malthusiana. Oggi, alcuni autori sostengono che questo genere di analisi sottovaluta le capacità di sviluppo nelle economie pre-industriali. Jan de Vries (1974, cap. 1) suppone che la società contadina può reagire in due modi alla pressione della popolazione. In quello che egli chiama "modo contadino" di sviluppo, l'incremento della popolazione porta alla partizione delle proprietà e all'intensificazione dello sfruttamento del suolo attraverso l'incremento della manodopera, con rendimenti decrescenti, così le fattorie diventano tanto piccole da costringere i contadini a comprare generi alimentari, alzando il prezzo dei cereali ed abbassando la richiesta agricola di prodotti e servizi urbani. La crescita urbana è pertanto bloccata dall'assenza di un'eccedenza sufficiente di cibo nelle zone di campagna, dalla mancanza di richiesta di prodotti cittadini e dall'assenza di immigrazione dovuta all'attaccamento dei contadini alle proprie colonie.

Nel "modello di specializzazione", l'incremento della popolazione spinge i produttori agricoli a specializzarsi nei principali settori agricoli. I contadini, allora, abbandonano le attività non-agrarie e da quel momento acquistano i prodotti disponibili sul mercato. I prezzi dei generi alimentari aumentano a causa della maggiore domanda, ma l'agricoltore efficiente sarà sempre in grado di aumentare la produzione e, di conseguenza, potrà permettersi prodotti e servizi industriali urbani. L'intensificazione dell'agricoltura porta all'incremento della richiesta di manodopera, occupando così il proletariato nelle aziende già affermate. La popolazione in eccedenza emigra dunque nelle città. I commercianti urbani accumula-

no capitale grazie all'intensificazione degli scambi e investono in migliori agricole e infrastrutturali, come per esempio nella promozione di ulteriori scambi di mercato. E. A. Wrigley (1985) e Karl Gunnar Persson (1988) hanno seguito un approccio simile nelle loro ricerche sulle economie rispettivamente della prima Inghilterra moderna e dell'Europa medioevale.

Un secolo fa, Herbert Spencer ha scritto che la storia del genere umano potrebbe essere considerata come il simultaneo progresso di differenziazione (o specializzazione) e di integrazione. La società si è evoluta da uno stato di "incoerente omogeneità" ad un altro di "coerente omogeneità": riportato nel Burke, 1992, p. 132. In generale, si può dire che questo modello sembra in grado di spiegare i saldi rapporti tra le regioni europee fin dal tardo Medioevo.

Originariamente, la maggior parte delle regioni era economicamente autosufficiente e soltanto a livello superficiale esse erano legate ad altre. Nel diciannovesimo secolo, si erano specializzate, o avevano intenzione di farlo, in rami specifici del settore agricolo, industriale o commerciale, e contemporaneamente, avevano iniziato ad integrarsi nel sistema delle relazioni economiche europee e, per qualche verso, anche mondiali. Comunque, il modello di Spencer ha bisogno di essere specificato e modificato in almeno due aree importanti. Innanzitutto, se distinguiamo tra le varie direzioni, come nei due modi di sviluppo rurale, secondo Jan de Vries, o nel modello di ripartizione del lavoro, secondo Immanuel Wallerstein, comprendiamo come tutto ciò implichi l'impossibilità di sostenere che questo tipo di processo di differenziazione ed integrazione avvenga in modo simultaneo e identico in tutte le zone europee. Al contrario, il loro studio dimostra che le diverse regioni hanno affrontato varie esperienze. I livelli di popolazione e di urbanizzazione dovrebbero essere indicativi delle variazioni. In secondo luogo, il quadro spenceriano di una lenta, evoluzione bilanciata, aumenta gli interrogativi. Sia De Vries che Wallerstein, perseverano nell'indicare maggiori cambiamenti in breve spazio di tempo. È possibile: forse le rivoluzioni più che le evoluzioni hanno contribuito alla riorganizzazione spaziale delle economie europee nel primo periodo moderno.

4. *I sistemi regionali nella prima Europa moderna: strutture urbane e produzione agricola.* Dato l'attuale stato della ricerca nelle economie della prima Europa moderna, non è ancora possibile cartografare i sistemi regionali a micro-livello. Seguendo l'esempio dello studio effettuato da C. H. Lee (1971, 1986a) sul diciannovesimo secolo inglese, i cartogrammi si baserebbero sulla distribu-

zione regionale dell'occupazione (si veda anche De Brabander, 1981). Purtroppo, i dati che hanno condotto a questo tipo di analisi sono raramente considerati validi per i periodi anteriori ai grandi censimenti effettuati alla metà del diciannovesimo secolo. Un'alternativa più semplice per quei tempi, ma più approssimativa, sembra quella di utilizzare la densità della popolazione e l'urbanizzazione come indici della differenziazione regionale all'interno dell'Europa.

Se consideriamo le micro-regioni come città con le loro zone circostanti e il "modello contadino" e il "modello di specializzazione" come elementi in grado di fornire descrizioni plausibili dello sviluppo economico all'interno delle micro-regioni, la concentrazione della popolazione, espressa dalla densità "per sé" e, in modo più specifico, dall'urbanizzazione, può essere utile al fine di progettare almeno una bozza delle variazioni regionali all'interno della prima Europa moderna. I dati necessari, raccolti da Jan de Vries, sono stati pubblicati nel suo libro *European Urbanization, 1500-1800*, 1984.

La tabella 1 dà un'idea delle densità dei vari paesi europei al volgere di ogni secolo. Naturalmente non ci si può fidare troppo di queste cifre, poiché non riguardano le unità regionali, ma soltanto quelle nazionali. Se qualcuno, nonostante tutto, cerca di trarre qualche conclusione da questa tabella, tre punti in particolare richiedono un breve commento.

tab. 1 - Popolazione per km² nei territori europei (1500-1800)

territorio	1500	1600	1700	1800
1. Scandinavia	2	2	4	6
2. Inghilterra + Galles	17	29	36	61
3. Scozia	10	13	13	20
4. Irlanda	12	17	34	64
5. Olanda	23	36	46	51
6. Belgio	42	48	60	88
7. Germania	23	31	29	48
8. Francia	30	35	35	50
9. Svizzera	16	24	29	41
10. Italia	35	44	44	59
11. Spagna	14	16	15	21
12. Portogallo	11	12	22	32
13. Austria-Boemia	17	20	22	37
14. Polonia	16	22	18	28
Europa	17	22	23	34

Note: i territori coprono gli attuali paesi seguenti, come riportato nel *Times Atlas*:

1. Scandinavia: Danimarca, Norvegia, Svezia
4. Irlanda: Repubblica irlandese e Irlanda del Nord
6. Belgio: Belgio e Lussemburgo
7. Germania: (ex) Repubblica Democratica Tedesca, (ex) Repubblica Federale Tedesca, Polonia tranne il n.16
13. Austria-Boemia: Austria e (ex) Cecoslovacchia
14. Polonia: Il Granducato napoleonico di Varsavia, 155,000 km² (De Vries, 1984, p. 344, nota 10)

Per esigenze pratiche, sia in ordine alle popolazioni, che alle superfici coperte, i calcoli sulle densità sono stati arrotondati.

Fonti: De Vries, *European Urbanisation* (p. 36: tab. 3.6); *Times Atlas of the World* (1989, 7ª edizione completa: XXIII).

Primo: la distribuzione delle densità della popolazione è più o meno stabile. Un alto tasso delle densità, ad esempio, chiaramente al di sopra della media europea, si verifica, nell'arco del periodo, nei Paesi Bassi, in Italia, in Germania e in Francia.

Cifre modeste si riscontrano di nuovo nel corso di questo periodo, nella parte meridionale della Penisola Iberica, nella Scozia, nella Scandinavia nel Nord, e, a Est, in Polonia. Una seconda considerazione, traibile dalla tabella, è che le variazioni aumentano maggiormente tra 1500 e 1800.

Nel XVI secolo, la densità è quasi ovunque simile: circa tredici persone per chilometro quadrato (da 10 a 23). Dal 1700, emergono differenze, che crescono nel XIX. Un terzo punto è che le cifre nella tabella 1 sono una prova del cambiamento economico dal Mar Mediterraneo al Mare del Nord. La nascita dell'Inghilterra e del Galles e l'aumento spettacolare delle cifre irlandesi, sono la dimostrazione di tutto ciò. D'altra parte si assiste all'incessante relativo declino dell'Italia, della Francia e della Germania, anche se questi tre paesi mantengono le loro posizioni nelle zone relativamente popolate dell'Europa.

Il modello di urbanizzazione (De Vries, 1984, p. 39, tabella 3.7) deve presumibilmente riflettere le conclusioni tratte dalla tabella 1. Che non sia necessariamente così, è però dimostrato dalle cifre che si riferiscono alla Germania. Ma questo può essere il risultato del metodo impiegato, essendo state inserite soltanto le città aventi un minimo di 10.000 abitanti. La situazione tedesca, dove la gerarchia urbana era priva di un vero centro (De Vries, 1984, p. 115), può aver determinato in via del tutto eccezionale la crescita delle piccole città. Avremo modo di considerare un esempio di ciò nel paragrafo 5. Un altro esem-

pio dimostra che l'elevato tasso di densità non implica necessariamente una consistente urbanizzazione: si tratta dell'Irlanda, dove il forte incremento della popolazione irlandese ha portato soltanto ad un lieve incremento dell'urbanizzazione.

Su altri punti, le cifre relative all'inurbamento concordano con quelle della tabella: zone ad alta densità di popolazione, come i Paesi Bassi e l'Italia, sono anche zone di forte urbanizzazione, mentre Polonia e Scandinavia presentano basse cifre su entrambi i valori. La pertinenza di queste osservazioni diventa più evidente quando vengono presi in considerazione altri due aspetti: il rapporto tra urbanizzazione e produzione agricola, e lo sviluppo del sistema urbano europeo quale processo dinamico.

Sulla base di indicazioni quantitative relative alla popolazione - tassi di crescita e distanze - De Vries (1984, cap. 8) è stato in grado di determinare zone individuabili come "città potenziali". I suoi calcoli dimostrano che, nel 1500, il sistema urbano europeo era ancora "polinucleare" e costituito da un certo numero di zone autonome di forte urbanizzazione. Nella prima metà del diciassettesimo secolo queste zone erano ormai integrate in un'unica gerarchia urbana europea, e Amsterdam aveva raggiunto l'apice, posizione che successivamente passò a Londra.

Si potrebbe sostenere che, dopo il 1650 circa, la rete urbana europea è ormai parte di un unico sistema o struttura ordinata in modo gerarchico, allo stesso modo dei sistemi regionali di Christaller.

Ciò significa integrazione della vita economica europea già al primo stadio? Non esattamente, sembra. Se prendiamo in considerazione il settore agricolo, ancora di gran lunga il più importante, l'integrazione delle strutture urbane non corrisponde, ad esempio, all'integrazione del mercato dei cereali. Nel diciottesimo secolo in Francia i mercati di cereali sono molto integrati a livello regionale, ma non nazionale. Ciò si verificò soltanto nel diciannovesimo secolo (Weir, 1989; Chevet, 1992). Anche il famoso asse del commercio internazionale di cereali del primo periodo moderno, tra Danzica e Amsterdam, non si è completamente integrato prima della metà del diciottesimo (Allen e Unger, 1990).

Con i mercati divisi, la produzione agricola, secondo gli indici di rendimento, continua a variare in modo significativo in tutta l'Europa fino al termine del Settecento, e anche dopo, perché gli sviluppi della produzione agricola seguono traiettorie che differiscono moltissimo nelle varie parti d'Europa (Slicher

van Bath, 1963). Jan Luiten van Zanden (1993 b) spiega come i prodotti per ettaro, si siano raddoppiati tra 1500 e 1800 quasi ovunque nelle regioni che costeggiano il Mare del Nord: Paesi Bassi, Francia Nord occidentale e Inghilterra. Nell'Europa centro orientale la produzione è in un momento di stasi e i dati riguardanti Italia e Francia meridionale mostrano una situazione analoga. In Spagna, si può notare un lento incremento nella produzione agricola. Van Zanden ha anche dimostrato, attraverso un'analisi più dettagliata dei suoi dati, che è esistita una stretta correlazione tra produzione agricola, riportata negli indici di rendimento, e livello di urbanizzazione raggiunto nel 1800. Questo tipo di analisi impiega come unità di paragone gli stati nazionali. Tuttavia, il risultato sembra confermare la validità del "modello di specializzazione" e, in maniera più specifica, l'ipotesi che lo sviluppo economico nella prima Europa moderna è stato, in larga misura, la conseguenza dell'interazione tra città e loro zone circostanti.

5. La micro-regione: città e campagna. La micro-regione è l'unità spaziale base della prima Europa moderna, costituita da una città e dalla sua campagna. O, per la grande importanza della campagna, sarebbe forse meglio che la definissimo un territorio rurale con la sua città. In qualsiasi modo la si esamini - e le fonti spingono quasi sempre ad analizzarla sotto il punto di vista urbano - l'interazione tra città e villaggio, o tra cittadino e contadino, delimita la micro-regione. L'imponente studio di Rolf Kiessling, riguardante la Svevia orientale nel tardo Medioevo, traccia dettagliatamente le dimensioni spaziali di queste interazioni.

La Svevia orientale non era, forse, una tipica micro-regione: era uno dei centri di produzione tessile nella Germania tardomedioevale, con Augsburg (Augusta), la più importante città della zona, che influenzava tutte le altre. Lo studio di Kiessling si basa sui rapporti urbano-rurali di quattro città: Nördlingen, con oltre 6000 abitanti nel 1500, Memmingen con 4000 nel 1450, Lauingen con circa 3000 nel 1506 e la minuscola Mindelheim, con 2200 all'inizio del sedicesimo secolo (Kiessling, 1989, pp. 26, 267, 532, 627).

Tra le città esaminate da Kiessling, Mindelheim è la più modesta e anche nel sedicesimo secolo, gli abitanti di essa risultano ancora dediti alle attività rurali. Intorno alla metà del secolo, la maggior parte del fabbisogno alimentare della cittadina è ancora prodotto nella regione. I cereali arrivavano da un massimo di 15 chilometri a nord e sette chilometri a sud. Il loro commercio fu regolato sol-

tanto alla fine del sedicesimo secolo, dato che, sino ad allora, le forniture di cereali erano state sufficienti. La scarsità di approvvigionamento regionale di carne si è verificata un po' prima, dal momento che il bestiame proveniente dalla Polonia e dall'Ungheria è entrato nel mercato di Mindelheim, a partire da metà secolo (Kießling, 1989, pp. 200, 465, 673; cfr. Blanchard, 1986). Le relazioni economiche regionali sono state ulteriormente rafforzate dalle più importanti industrie tessili e di pellame di Mindelheim. I commercianti del luogo avevano tessitori di lino che lavoravano per loro conto in città e in campagna e l'industria di pellame utilizzava materiali procurati nelle immediate vicinanze (Kießling, 1989, pp. 665, 667, 670, 672-673, 678, 684).

Come Mindelheim, le altre città della Svevia orientale di norma acquistavano i generi alimentari nelle loro campagne. È ovvio che l'ampiezza di queste dipendeva dalla grandezza delle città e dallo spazio a disposizione. Lauingen era, con altre città, sulle rive del Danubio, e il suo territorio, con i villaggi che la fornivano, non era più largo di 5-10 chilometri. In generale si può osservare la tendenza all'esclusività reciproca nelle zone di fornitura delle singole città, particolarmente per quanto riguarda i cereali (Kießling, 1989, cartina a p. 600). Questa zona di rifornimento di alimentari di base ha costituito il cuore dell'entroterra urbano. In tempi di carestia (o quando i gruppi d'interesse cittadino lo decidevano) la zona di rifornimento veniva legalmente delimitata da due o tre miglia di divieto: un cerchio di circa 15 o 23 chilometri attorno alla città, dove era vietato comprare o vendere fuori del mercato urbano.

La tendenza del territorio verso la città regionale venne ulteriormente rafforzata dall'investimento dei cittadini privati e dalle istituzioni urbane sulle terre agricole e dall'utilizzo del prodotto di esse per le proprie esigenze. Questa proprietà terriera urbana era fortemente concentrata all'interno dell'area detta delle "miglia di divieto" (Kießling, 1985; Kießling, 1989, pp. 695-701, 708; Epstein, 1993).

La reciproca esclusiva delle città sulle loro corone suburbane non è che una delle due facce della medaglia. Le micro-regioni hanno, naturalmente, interagito anche su altri piani. Nella Svevia orientale la complicata natura di tali interazioni è particolarmente evidente nello sviluppo dell'industria tessile. Originariamente, le manifatture sveve utilizzavano materie prime locali per produrre tessuti di lana e di lino. I tessuti di lino provenienti da Memmingen giungevano nel Mediterraneo sin dal tredicesimo secolo, e ciò finì per costituire una specie di *canale* per la nascita dell'industria regionale del cotone, le cui mate-

rie prime raggiungevano l'Europa attraverso Venezia e Genova.

Il commercio del cotone era di dominio esclusivo dei grandi mercanti, ma quello della lana lasciava spazio agli artigiani indipendenti. Le corporazioni e i mercanti si battevano per l'impiego o l'esclusione della manodopera rurale nello spazio dei loro monopoli. La duplice struttura dell'industria ha creato anche un complesso risvolto nella competizione, poiché se le corporazioni cercavano di escludere i tessitori rurali dal loro commercio, contemporaneamente riconoscevano che sarebbe stata nociva alla città, e in ultima analisi a loro stessi, la concorrenza di altre città che fossero riuscite ad includere le campagne nelle proprie giurisdizioni territoriali (Kießling, 1989, pp. 260-490, 503-504). La duplice struttura dell'economia regionale, che partecipa allo scambio internazionale, sembra essere stata alla base dell'ambivalenza peculiare dello sviluppo della rete urbana della Svevia orientale. L'intensificazione degli scambi internazionali, particolarmente del settore tessile, ha contribuito a stimolare le economie micro-regionali, come attesta l'incremento delle popolazioni urbane. Esso, a sua volta, ha promosso la specializzazione agricola, come ad esempio la coltivazione di ortaggi appena fuori le mura di Nördlingen. Ma, contemporaneamente, questi cambiamenti tendevano a enfatizzare i rapporti gerarchici tra le città. L'ascesa di Augsburg, che ha trascinato l'intera area, ha anche ridotto le altre città ad una semi-dipendenza sul proprio mercato. Col sedicesimo secolo, le quattro città del campione Kießling, e per associazione, anche i loro territori, erano più popolate rispetto a quanto lo fossero state due secoli prima. Erano altresì maggiormente coinvolte nel commercio (inter)nazionale, ma l'estensione del loro spazio autonomo economico si era ristretto, perché Augsburg aveva monopolizzato l'accesso alla rete del grande commercio (Kießling, 1989, pp. 261-262, 624-625, 714-741). Questo risultato contraddittorio dell'integrazione di mercato sembra poter essere proposto quale modello generale per l'economia della prima Europa moderna (cfr. paragrafo 9).

Un diverso sviluppo regionale può essere osservato in Castiglia (Ringrose, 1983). Dopo che Madrid diventa capitale dell'impero Asburgico-Spagnolo, la sua popolazione cresce vigorosamente alla fine del sedicesimo secolo e nelle prime decadi del diciassettesimo. Poteva essere l'impulso per l'avvio al processo di specializzazione, come previsto dal modello, ma l'economia castigliana non sviluppò. E questo può essere spiegato da due circostanze. In primo luogo, Madrid era una creazione politica e, come tale, restava nell'esempio di ciò che Werner Sombart (1902, pp. 197-205) ha chiamato "Konsumentenstadt", città di

consumi predominante tra le metropoli pre-industriali. In esse la richiesta di articoli di lusso era particolarmente forte, il che non poteva economicamente sostituire la produzione non-agricola delle campagne. Né il commercio di articoli di lusso poteva far nascere la richiesta di prodotti rurali, perché le materie prime provenivano da luoghi lontani.

Tuttavia, il rapido aumento della popolazione di Madrid - 65.000 nel 1597, 175.000 nel 1630 - doveva essere sostenuto, principalmente dalle immediate zone circostanti. Data la grandezza della città, il territorio pertinente doveva essere maggiore del raggio di 75 miglia, considerato medio per il rifornimento di una città della prima età moderna.

Entro lo spazio nel quale i contadini castigliani potevano immettere sul mercato le loro eccedenze, un alto tasso di crescita suggerisce l'aumento pro capite della produzione, come risultato di specializzazione per l'impatto di forti relazioni rurali-urbane e aumento della richiesta urbana. Ma al di fuori di questo spazio, gli agenti governativi erano i commercianti più attivi. Stabilivano relazioni con grandi agricoltori, due o tre per ogni villaggio, che provvedevano i generi alimentari alla popolazione urbana. Il resto dei contadini rimaneva escluso dal mercato e continuava la vita tradizionale perché gli agenti governativi avevano tagliato fuori i concorrenti provenienti dalle altre città. La densità e l'equilibrio della rete urbana, così caratteristica e stimolante in Svevia, si era ribaltata in Castiglia a causa del velocissimo incremento della popolazione di Madrid e dello specifico ruolo economico della sua *élite* (Ringrose, 1983, pp. 190-192, 273-277; Hohenberg e Lees, 1985, pp. 444-445, 456-457).

6. *La macro-regione: i mari interni d'Europa.* Sebbene esistano ben fondate ragioni per enfatizzare l'idoneità delle prime regioni moderne di sviluppare una crescita economica autonoma, sarebbe insensato ignorare completamente in relazione a ciò il contributo del commercio internazionale, che forse dovremmo chiamare interregionale, nello sviluppo dell'economia europea. Se la micro-regione e la meso-regione costituivano zone relativamente definite, non si può dire lo stesso delle macro-regioni, che pure erano una realtà del panorama economico europeo di allora (Aymard, 1993; Samsonowicz, 1993). Esse erano delimitate dai mari interni ai confini del continente europeo: il Mediterraneo, il Baltico e il Mare del Nord. Si potrebbe osservare che la zona centrale del continente, facente capo a città della Germania meridionale come Nürnberg e Augsburg, costituiva una terza macro-regione, ma le sue caratteristiche sembra-

no insufficientemente chiare per delimitarla.

La disponibilità di vasti specchi d'acqua che hanno facilitato le comunicazioni, è stata naturalmente la prima e più importante ragione che ha permesso di instaurare intensi rapporti tra territori aventi accesso al mare. La posizione costiera ha fornito un ulteriore elemento del loro carattere specialistico, poiché, più o meno, entrambe le macro-regioni erano zone di transito. Tramite esse le materie prime, che erano scarse o addirittura assenti nel cuore dell'Europa, particolarmente nelle aree urbane, si inserirono nelle economie europee. Spezie, seta, cotone, zucchero ed altri prodotti preziosi provenienti dal lontano oriente giungevano attraverso il Mediterraneo; il legno, i metalli e i cereali erano forniti dal Baltico e il Mare del Nord convogliava in Europa gran parte del commercio "americano".

Tra le espressioni del carattere regionale delle zone che si affacciano sui mari interni d'Europa è, ancora una volta, l'organizzazione della gerarchia urbana. Già nel medioevo l'Italia del Nord e i Paesi Bassi costituivano i poli più importanti dell'urbanizzazione europea. Nel 1500, si riscontrano alti potenziali urbani sulla costa del Mare del Nord - dove la Francia settentrionale e l'Inghilterra meridionale, insieme con la parte occidentale dei Paesi Bassi, formano un'unica zona - e sulle rive settentrionali del Mediterraneo, in tre zone distinte, che comprendono l'Italia meridionale, l'Italia settentrionale con la Francia meridionale e la Catalogna e, infine, la Spagna meridionale (De Vries, 1984, pp. 160-161).

Per la zona del Baltico, che è inclusa soltanto parzialmente nelle cifre di De Vries, si può dimostrare la presenza di una separata gerarchia urbana, nonostante l'urbanizzazione relativamente debole. La prevalenza dell'economia baltica con una serie di luoghi centrali *successivi* - Lübeck dal tredicesimo al quindicesimo secolo, Gdansk nel sedicesimo, poi Szczecin e da ultimo Pietroburgo nel diciottesimo secolo - ne è chiara testimonianza (Samsonowicz, 1993, 1988).

7. *La meso-regione: integrazione e specializzazione.* Il concetto di macro-regioni implica già una diversificazione tra le varie parti d'Europa, in quanto i destini economici di esse sono stati determinati dal commercio internazionale. Come si dirà nel paragrafo 10 del presente scritto, il ruolo specifico rivestito da Londra all'interno del sistema economico inglese non può essere compreso se affrontato in termini puramente "interni". La sua posizione, vicina ai soci commerciali esteri dell'Inghilterra (cfr. Vance, 1970), è la prova della funzione

mediatrice del capitale tra economie "interne" (micro-regionali) ed "esterne" (macro-regionali). Una delle caratteristiche interessanti dell'organizzazione spaziale dell'economia della prima Europa moderna, è il suo predominio da parte di alcuni centri, o anche di uno solo (cfr. Braudel, 1985, cap. 3). Si ritiene che ciò sia stata la conseguenza del fatto che anche il commercio internazionale ha richiesto effettivi mercati (Klaassen et alii, 1974, pp. 101-102).

La concentrazione delle attività legate al commercio internazionale contribuisce a spiegare la stretta relazione tra, ad esempio, l'ascesa di Amsterdam e la caduta di Antwerp o Anversa (Israel, 1989, cap. 2). Ma, nel contempo, non possiamo capire la posizione di queste città solo in funzione del commercio internazionale. Esistono indicazioni in ordine al fatto che Amsterdam aveva potuto aumentare le proprie entrate soltanto grazie alla struttura economica preesistente, nata a livello regionale e non grazie alle relazioni internazionali. Forse, precedentemente, questo può essere stato il caso di Antwerp (Klep, 1985, p. 262). La commercializzazione dell'agricoltura olandese era iniziata molto prima che l'Olanda assurgesse al ruolo egemone di potenza economica (Van Zanden, 1993a, cap. 2). La causa scatenante, probabilmente di tipo ambientale, potrebbe essere individuata in un insieme di moderne combinazioni di processi naturali e di circostanze create dall'uomo che resero la campagna olandese inadatta alla produzione di grano dal quindicesimo secolo in poi.

L'Olanda divenne dipendente da altre zone dei Paesi Bassi nell'importazione di generi alimentari, da luoghi anche più lontani, particolarmente dal Baltico e limitatamente dalla Francia settentrionale. La manodopera in eccedenza proveniva dalle campagne, dove gli agricoltori erano costretti a specializzarsi nell'allevamento di bestiame e, in seguito, nell'orticoltura e nella coltura di piante industriali per nutrire la popolazione urbana in continua crescita e le industrie in rapido sviluppo. Il veloce declino dell'agricoltura di sussistenza abbatté i tradizionali ostacoli all'incremento demografico, come accadrà nelle regioni proto-industriali due o tre secoli dopo: la popolazione rurale eccedente emigrava nelle città. Nel Cinquecento, cioè, circa un secolo prima che occupasse un posto privilegiato nell'economia europea, l'attuale Olanda era già la zona più urbanizzata d'Europa, dopo le province dell'attuale Belgio (De Vries, 1984, p. 39).

Il processo di specializzazione ed intensificazione, naturalmente, dipendeva dall'impegno delle altre regioni quali forze economiche di sostegno. La spedizione dei cereali del Baltico ad Amsterdam è l'esempio più eclatante di questa

dipendenza interregionale (Allen e Unger, 1990, pp. 2-3).

L'economia olandese inoltre richiedeva manodopera alle altre regioni, e si è calcolato che nei secoli diciassettesimo e diciottesimo circa metà della forza lavoro della Repubblica Olandese era costituita da stranieri (Lucassen, 1991, p. 27).

Anche se consideriamo questo conteggio piuttosto esagerato, è ovvio che un forte impulso spingeva le persone verso la costa del Mare del Nord (Lucassen, 1987), anche se non tutte si stabilirono in modo permanente in Olanda o nelle altre zone della repubblica. Molti, forse la maggior parte, arrivavano come emigranti, per tornare nelle loro dimore di Germania o di Scandinavia dopo una stagione estiva nei campi olandesi, o dopo condotte di imbarco sulle navi olandesi, o dopo aver lavorato alle dighe.

Per quanto riguarda la specializzazione regionale, un aspetto interessante dell'emigrazione è che gli operai per i diversi settori erano reclutati da aree specifiche. Nel diciassettesimo secolo, ad Amsterdam, i cappellai e i lavoratori della seta provenivano dall'Olanda asburgica, ossia dall'attuale Belgio e dalla Francia. Questa ultima, in generale, era il paese di origine degli artigiani altamente specializzati nella produzione di beni per il commercio di alta qualità.

Dalle regioni costiere della Germania settentrionale e della Scandinavia arrivava un numero incontrollabile di marinai e scaricatori di porto, mentre le regioni interne della Germania e della stessa Repubblica Olandese erano i luoghi d'origine di fornai, fabbri, sarti e calzolari (Knotter e Van Zanden, 1993). Un fenomeno simile è osservabile in altre aree: i pasticceri e gli albergatori provenienti dalla Svizzera orientale esercitavano i loro mestieri in tutta Europa (Kaiser, 1985).

L'Olanda, quale regione privilegiata all'interno del mondo economico, ha direttamente condizionato il proprio territorio. Fu grazie alla domanda urbana olandese, e a quella europea, sul mercato di Amsterdam, che le economie rurali confinanti con l'Olanda poterono specializzarsi: sui terreni sabbiosi dei villaggi del distretto di Veluwe la coltivazione di tabacco, nella Frisia l'allevamento degli animali. Così le economie di queste regioni in prevalenza rurali si diversificarono e verso la metà del diciottesimo secolo la capitale provinciale di Frisia, Leeuwarden contava più di 10.000 abitanti, quasi il 10% della popolazione frisona, con una urbanizzazione di tipo europeo. Va aggiunto che nel 1749 soltanto il 45% dei frisoni era occupato nel settore agricolo, mentre un buon 27% lo era nelle industrie e un altro nei trasporti, nel commercio e in altri servizi (Faber, 1973, p. 440).

Il distretto di Veluwe presenta cifre anche più impressionanti. La città più grande, Arnhem, non andava oltre i 5600 abitanti, perciò il territorio poteva essere considerato del tutto rurale secondo i modelli di Jan de Vries. Nonostante ciò la distribuzione delle occupazioni nel 1749 era quasi identica a quella di Frisia allo stesso anno (Roessingh, 1965, pp. 260-261). Per apprezzare il significato di queste cifre, basterebbe notare che, un secolo dopo, la maggior parte dei paesi europei registrava la maggiore quantità degli attivi nel lavoro agricolo: solo nel Regno Unito il settore industriale aveva raggiunto un più alto numero di occupati, con il settore commerciale, dei trasporti e degli altri servizi allo stesso livello di Frisia e di Veluwe nel 1749 (Mitchell, 1981, pp. 159-173). Questa specializzazione occupazionale sembra tipica della meso-regione, integrata nelle grandi reti commerciali, e si pone in ovvio contrasto con le regioni produttrici di soli generi alimentari o di materie prime per il mercato internazionale. Le foreste della Scandinavia, ad esempio, fornivano gran parte dell'Europa settentrionale di materiale edile primario e di energia per utilizzo domestico e industriale. Il legname era una componente importante dell'esportazione scandinava, ma non ha stimolato alcun processo di specializzazione all'interno delle economie di Scandinavia, perché il suo commercio era associato all'economia contadina, difficilmente interessata al proprio coinvolgimento nel commercio internazionale (Ahvenainen, 1993; Mead, 1981, p. 85). Lo stesso è valido per l'industria mineraria russa. Il personale competente proveniva dal di fuori della zona mineraria, i contadini cercavano di integrare l'agricoltura con il lavoro nelle miniere e i profitti erano spesi al di fuori di questi distretti.

Ancora una volta, la partecipazione al commercio internazionale, importante per coloro che ne erano direttamente coinvolti, non ha avviato da solo alcun processo locale di differenziazione economica con relativo incremento (Blanchard, 1993).

8. *I sistemi economici regionali, paragonati a quelli politici e culturali.* Le divisioni spaziali sembrano avere la tendenza a permanere per lunghissimi periodi, nonostante grandi trasformazioni caratteristiche di una nuova era sociale (ad esempio: Dunbabin, 1980; Todd, 1990; Knippenberg, 1992, pp. 244-247). Questa persistenza dei sistemi regionali suggerisce che può esistere qualcosa in più della nuda economia. Ma si tratta di un problema di geografia storica e di storia economica o, più in generale, di storia *tout court* che deve esaminare

come le varie funzioni sociali, economiche e culturali (in breve della società) possano essere integrate.

L'aspetto politico: la prima cosa da notare è che in ogni tipo di regione, micro, meso o macro, i rapporti tra le varie zone non sono mai stati determinati solo da fattori economici. Nelle zone ove si verificano disparità tra città e campagna, o tra un nucleo e la sua periferia, sono sempre esistiti meccanismi istituzionali e legali che hanno cercato di consolidare la prevalenza di una parte sull'altra (Epstein, 1993). E, molto spesso, queste strutture politiche sono state apertamente sostenute da forze militari.

Nella Svevia orientale, le campagne delle città erano caratterizzate da elementi che si rafforzavano reciprocamente. La fornitura di generi alimentari agli abitanti dei centri urbani e la produzione industriale per il consumo dei contadini era soltanto uno tra i numerosi rapporti che legavano i due ambienti, tanto più che le istituzioni urbane e i privati cittadini possedevano veri e propri patrimoni terrieri nella campagna circostante. I governi di Nördlingen, Memmingen, Lauingen, e Middelheim e anche quello della stessa Augsburg, crearono confini doganali attorno alle mura per proteggere le proprie industrie privilegiate ed assicurare un regolare flusso delle derrate alimentari, materie prime e di altri generi (Kiessling, 1989, pp. 693-707). A scala più vasta, il commercio e le operazioni militari erano intimamente legate tra loro, sia nella Repubblica Olandese che negli altri Stati europei (Israel, 1982, 1989).

Un secondo aspetto riguarda l'incidenza della tassazione. Metodologicamente, le imposte potrebbero essere considerate strumenti efficaci per rivelare le capacità economiche delle varie regioni, e i dati relativi potranno anche diventare utili in un futuro prossimo, ma l'utilizzo di essi a questo scopo presenta alcuni problemi. Oltre agli sconcertanti cambiamenti dei confini territoriali, la dibattuta posizione di molte zone di confine e i problemi a ciò connessi impediscono l'esatta misura dell'incidenza della tassazione e pertanto non si può essere certi che le regioni erano tassate a seconda delle loro effettive capacità economiche. Un sondaggio regionale sulla tassazione francese dei secoli diciassettesimo e diciottesimo lascia scarsi dubbi in proposito. I "pays d'états" non erano tassati meno dei "pays d'élections". In Francia durante l'"ancien régime", non era la capacità economica, bensì il privilegio politico che stabiliva l'onere fiscale di una determinata regione (Bonney, 1993).

Un altro motivo per il quale non possiamo aspettarci che le entrate regionali corrispondano direttamente alle capacità economiche è che alcuni Stati basa-

rono i loro sistemi amministrativi sul gettito delle imposte, mentre altri erano grandi debitori. La nascita del debito pubblico fu probabilmente più facile nelle zone ad alta concentrazione di capitale, cioè, nelle zone urbanizzate. Alcuni sociologi pensano che il processo di formazione statale nella prima Europa moderna era fondamentalmente legato alla distribuzione spaziale delle città (Rokkan, 1975; Tilly, 1990; 't Hart, 1993), ma le zone ad alto livello di urbanizzazione non erano ben integrate politicamente. Il così detto stato moderno fu istituito prima di tutto nelle parti d'Europa a prevalenza rurale e la causa principale della diversità nello sviluppo politico è stata la distribuzione spaziale delle risorse economiche.

Nelle regioni ove le risorse erano concentrate, ossia nelle aree urbane, non è stato difficile per i sovrani trovare i mezzi necessari per le operazioni militari e per le altre funzioni vitali della prima Europa moderna. Tuttavia, essendo mobile il capitale urbano, i commercianti si accordavano per ottenere ampi diritti di libertà politica prima di prepararsi a consegnare i loro tesori ad un principe. Nelle regioni rurali, invece, le risorse erano sparse e dovevano essere raccolte attraverso mezzi burocratici dalle istituzioni centrali, meno dipendenti dalle aristocrazie locali o regionali.

La distribuzione spaziale della cultura fornisce una documentazione egualmente mista. Alcuni movimenti culturali, come ad esempio il Rinascimento, si sono affermati in ambienti economicamente prosperi e fortemente urbanizzati. Ma altri, come la Riforma, hanno avuto origine nelle zone che sembravano arretrate dal punto di vista culturale e che non potevano permettersi innovazioni, perché non avevano grandi interessi di potere (Burke, 1993). Lo storico economico belga Wilfried Brulez (1986, cap. 2) ha effettuato un'analisi quantitativa della distribuzione dei centri culturali (presenza di una università o cattedra episcopale) e della distribuzione delle attività economiche, sulla base del numero degli abitanti urbani. I centri culturali, corrispondono di solito a grandi città? Nonostante il caso di Parigi, in generale la correlazione è risultata essere molto debole.

Il potere politico ha dimostrato di poter esercitare un'influenza molto più forte sullo sviluppo delle istituzioni culturali. Similmente, Etienne François (1990) ha studiato la gerarchia dei centri urbani e la distribuzione delle università e delle tipografie nella prima Germania moderna. Le sue conclusioni confermano le teorie di Brulez: la vita accademica e le relazioni commerciali, ancora strettamente correlate, erano organizzate in un particolare modello geografico

co non collegato direttamente al potere economico espresso dalla misura urbana.

Un altro fattore determinante per indicare la distribuzione generale della cultura, come l'abilità di leggere o scrivere il proprio nome, portano nella stessa direzione. Nella prima Europa moderna la popolazione urbana era di gran lunga più istruita di quella rurale (Houston, 1988, p. 140). Sotto questo aspetto, si era istaurato un rapporto tra urbanizzazione e apprendimento della lettura e della scrittura, anche se, in realtà, non era molto stretto. La Repubblica Olandese, ad esempio, aveva una percentuale insolita di persone colte, ma l'Olanda asburgica (l'attuale Belgio) ne aveva molte meno, anche se era una regione altrettanto densamente urbanizzata. Circostanze di tipo non economico o relative al grado di urbanizzazione hanno avuto forse un ruolo decisivo nel determinare la quantità di persone colte. Alcuni esempi includono la religione e la presenza, o l'assenza, dei dialetti regionali, e forti diversità sono osservabili in luoghi vicini (Houston, 1993, 1988, cap. 7).

D'altra parte sembra che l'invenzione tecnica, e più in particolare la sua applicazione pratica, siano state strettamente legate alla prosperità economica. Non risultano grandi ostacoli alla diffusione delle conoscenze tecniche (Blanchard, 1993; Davids, 1993), ma si possono osservare concentrazioni innovative: prima del 1600, l'Italia settentrionale, la Germania meridionale e l'Olanda meridionale erano leaders dal punto di vista tecnologico; dopo quella data, hanno prevalso la Repubblica Olandese e l'Inghilterra. La loro posizione nelle reti commerciali offriva a queste zone centrali - le così dette meso-regioni secondo la terminologia qui utilizzata - gli incentivi e i mezzi necessari per essere innovativi (Davids, 1993).

9. *Separazione e cooperazione.* Sarebbe prematuro presentare una sintesi delle relazioni economiche tra le varie regioni europee nel primo periodo moderno. Nei paragrafi precedenti, il problema è stato affrontato da diverse angolature. Abbiamo modificato alcuni modi teorici di trattare le regioni nell'economia della prima Europa moderna e abbiamo cercato di individuare vari tipi di regioni e i diversi modi della loro formazione, infine abbiamo tentato di vedere in quale misura i sistemi regionali economici coincidessero con quelli spaziali della prima formazione-stato moderna e della relativa cultura. Vediamo ora il problema della divisione economica e della cooperazione tra le regioni europee. Ancora una volta, non possiamo sperare di giungere a un'analisi definitiva.

Tuttavia possiamo riconsiderare alcuni aspetti che hanno contribuito alla divisione o alla cooperazione.

Probabilmente il maggiore impedimento alla integrazione regionale è stato il lento incremento demografico in Europa tra la fine del Medioevo e la Rivoluzione Industriale. Nei trecento anni che vanno dal 1500 al 1800, la popolazione dell'Europa occidentale e centrale raddoppia, passando da 61 a 122 milioni. Poi, soltanto un secolo, e la popolazione raddoppia di nuovo.

Naturalmente, prima dell'800 gli incrementi non sono stati uniformi. Crescita rapida soprattutto al nord e nella parte occidentale, mentre nei paesi dell'Europa meridionale si ebbe stasi demografica. Ma, perfino nella parte nord-occidentale l'incremento vero e proprio è iniziato soltanto nel diciottesimo secolo (De Vries, 1984, p. 36, tab. 3.6). Prima di allora ovunque si ebbero modesti incrementi e, di conseguenza, modesto fu l'aumento della domanda, per lo più regolato nel contesto delle economie micro regionali. In relazione più o meno diretta con i bassi tassi di incremento demografico si manifestò nella maggior parte delle aree europee il graduale sviluppo della produttività della manodopera. Calcoli eseguiti da Jan Luiten Van Zandem evidenziano strabilianti crescite nella produttività della manodopera agricola nei Paesi Bassi e in Inghilterra, particolarmente dopo il 1600, contro un incremento molto graduale in Francia (Van Zanden, 1993 b, fig. 3). Se consideriamo la relazione positiva tra urbanizzazione e produttività agricola, la Francia può essere considerata il caso "normale", l'Inghilterra e i Paesi Bassi l'eccezione.

Il lento incremento nella produttività ha comportato che nuove opportunità di mercato non potessero essere sfruttate facilmente dalla specializzazione regionale. Un terzo fattore che ha inibito la specializzazione regionale è stato il sistema di comunicazioni. Il trasporto lento e costoso ha costituito un ostacolo che è stato superato soltanto con la Rivoluzione Industriale. Ciò non significa che non sia accaduto niente prima di allora. Si sono verificati miglioramenti incredibili. Tra gli altri fattori, la meso-regione olandese deve il suo exploit al facile accesso al mare e, tramite la navigazione fluviale, a un entroterra popolato. Nello stesso tempo venne utilizzata anche una nuova ed economica nave *portarinfusa*, il *fluyt* o *flute* e nella prima metà del diciassettesimo le autorità olandesi crearono una rete interna di canali con servizi regolari di rimorchio che, in un certo senso, hanno reso l'Olanda un'unica area urbana (De Vries, 1981). Alcuni studiosi hanno definito il primo periodo moderno l'era della rivoluzione nei trasporti (Vance, 1986, pp. 12-15). Ma la maggior parte dei miglio-

ramenti risalgono al diciottesimo secolo e, anche allora, lo stato della maggior parte delle strade europee era precario e le vie di navigazione interna erano scarse nella maggior parte dei paesi (Ville, 1990, pp. 13-15, 30-32). Il trasporto via nave restava di gran lunga il più importante mezzo di cooperazione economica tra le micro-regioni, e ne è prova l'importanza costante delle macro-regioni, determinata dalla relazione con uno dei mari interni dell'Europa.

Tali fattori, e senza dubbio altri ancora, hanno contribuito a mantenere le micro-regioni europee in uno stato di relativo isolamento. Nel contempo sono stati espressione del relativo isolamento nel quale l'autosufficienza - in senso relativo - ha fortemente condizionato le strutture economiche e le loro caratteristiche spaziali. Non occorre identificare questo o quell'aspetto come la causa ultima che ha determinato tale situazione. La maggior parte degli elementi caratterizzanti l'economia della prima Europa moderna perpetuava semplicemente una condizione di fatto, ma si stavano inserendo alcuni fattori negativi. Perfino nell'Europa medioevale c'è stata una richiesta permanente, soprattutto da parte delle élites di prodotti di lusso (Cipolla, 1980, pp. 8-27) e il mercato "di lusso" poteva permettersi alti costi di trasporto. Nel caso dei prodotti industriali, come tessuti, pistole ed altro genere di armi: la specializzazione regionale è stata fattibile e forse anche necessaria, poiché tali prodotti non necessariamente competevano sul meccanismo del prezzo, ma sulla qualità (Smith, 1967, p. 547).

Essere competitivi sul mercato significava offrire la qualità migliore e ciò poteva essere ottenuto soltanto attraverso l'investimento di molto denaro e di altrettanto lavoro in una piccola fascia di generi di lusso, sia prodotti localmente, sia importati da lontano, inviati in tutti gli angoli d'Europa. È probabile che l'integrazione di mercato si sia verificata prima per i prodotti di lusso e solo più tardi per quelli di massa.

Un altro stimolo alla cooperazione regionale è stata la concentrazione geografica di alcune risorse vitali. Legname e ferro, per non menzionare i metalli preziosi, appartengono a zone specifiche (carta di Pounds, 1979, p. 248), e così altre regioni sono state costrette a stabilire relazioni commerciali con le aree più riccamente dotate. In un certo senso, si possono aggiungere a questa categoria le grandi regioni produttrici di cereali: il Baltico e la Sicilia, per menzionare soltanto i casi più noti, con il loro surplus quasi permanente da offrire alle altre regioni, si sono così integrati alle reti commerciali a lunga distanza.

Un terzo elemento che ha contribuito alla cooperazione regionale è stato il

relativo incremento nell'urbanizzazione. Mentre, in generale, l'incremento demografico è stato lento, una concentrazione sempre maggiore si è verificata tra Cinquecento e Ottocento, la percentuale degli europei che vivevano in città salì dal 5,6% al 10%. In alcune aree, soprattutto nelle isole britanniche, l'incremento è stato più veloce, specialmente nei grandi centri (De Vries, 1984, p. 39). Lo sviluppo della specializzazione regionale in Inghilterra evidenzia che il modello di incremento urbano può aver contribuito in modo specifico all'integrazione delle economie micro-regionali.

L'impatto di un quarto elemento sembra essere stato più ambivalente. A differenza dell'opinione convenzionale riguardante le società pre-industriali, capitale e lavoro erano mobili già nella prima Europa moderna. Il che ha creato varie possibilità di integrazione e specializzazione. Ma, all'inizio, ciò sembra aver contribuito alla concentrazione di tali fenomeni nelle aree ristrette qui chiamate meso-regioni. Nell'Europa pre-industriale, la mobilità del lavoro e del capitale perpetuava il sistema duale delle economie micro-regionali relativamente limitate e le estese macro-regioni dominate dalle meso-regioni centrali. Questa sembra essere stata una caratteristica dell'economia della prima Europa moderna.

10. *Dinamiche regionali nella prima Inghilterra moderna.* La presenza di vari tipi di regioni "dentro" la prima Europa moderna, evidenziandone le dinamiche interne non può bastare, volendosi analizzare i meccanismi dell'integrazione. Tale processo in larga misura si è riferito alla rivoluzione industriale, che non rientra nei termini di questo discorso. Ma anche prima di essa qualche forma di integrazione si è avuta e può aver contribuito alla rivoluzione. Nell'Inghilterra del diciottesimo secolo stava lentamente nascendo un mercato nazionale dei beni di consumo (McKendrick et alii, 1982; Eversley, 1967; Chartres, 1977, pp. 65-66), e il movimento dei prezzi dei cereali mostra che un mercato nazionale del frumento esisteva già; per altri cereali si nota una forte tendenza coeva nella stessa direzione (Chartres, 1985, pp. 460-464, 501). E nello stesso periodo l'agricoltura inglese produceva per la prima ed ultima volta un surplus di cereali da esportare. Il commercio nazionale e internazionale di generi alimentari, tuttavia, restava marginale anche nel Settecento, se rapportato a quello locale e regionale. La grande maggioranza di acquirenti e venditori nelle fiere inglesi - certamente un parametro approssimato - proveniva dalle immediate vicinanze: più di metà entro le 10 miglia, più del 90% entro le 25,

ossia a un giorno di viaggio (Chartres, 1985, pp. 440, 451-454).

J. Langton ha sostenuto che in qualche misura l'espansione dei canali ha contribuito all'articolazione del commercio regionale, poiché i canali sono stati costruiti a grappolo, in direzione dei porti di mare in aree regionali. In tal modo, mentre i canali servivano come sbocco all'entroterra, nel contempo trasformavano l'entroterra in regione economica. È significativo che le organizzazioni nazionali influenti di imprenditori che nacquero nella seconda metà del diciottesimo secolo, rapidamente si frammentarono in imprese regionali di compartecipazione (Langton, 1984, pp. 150-151, 162).

Un'idea abbastanza appropriata della collocazione del "regionalismo" in Inghilterra scaturisce da una fonte piuttosto sorprendente (Kusssmaul, 1990). La stagionalità delle date di matrimonio rende possibile distinguere i distretti dominati rispettivamente da coltivazioni, allevamento e industria rurale. Nelle aree ove predominava la coltivazione, i matrimoni avvenivano dopo il raccolto autunnale; nelle aree a prevalente allevamento, la fine della stagione degli agnelli e dei vitelli - in primavera - attivava un'ondata di matrimoni; nell'industria rurale, non essendo il lavoro dominato dal ciclo stagionale, le persone potevano sposarsi in qualsiasi momento dell'anno.

Un'analisi delle date di matrimonio in 542 distretti rurali, dalla metà del sedicesimo alla metà del diciannovesimo secolo, indica che le funzioni di carattere economico erano in realtà più o meno equamente distribuite. Non si riscontra alcuna differenziazione regionale nella campagna inglese fino alla metà del Seicento. Poi, in un tempo relativamente breve nasce un nuovo modello. Coltivazione, allevamento e industria rurale cominciano a dominare le economie di parti specifiche della campagna. Il nuovo modello di matrimoni può essere giustificato solo in base alla specializzazione economica, che è stata a sua volta una conseguenza dell'integrazione di mercato per alcuni prodotti primari.

Grazie all'innalzamento dei prezzi relativi - causato dalla crescente domanda e/o dall'abbassamento dei costi di trasporto - le regioni che avevano prodotto soltanto per i propri mercati, entrarono nell'orbita delle "zone centrali", dove era concentrata la domanda. Tale concentrazione causa il declino di alcune città-mercato e colpisce in particolar modo i piccoli centri (Everitt, 1967, p. 467; Chartres, 1977, cap. 3; Patten, 1978, cap. 6). Il movimento dei prezzi regionali verso la "media nazionale" e le conseguenze sui prezzi di prodotti relativi l'uno all'altro hanno fortemente contribuito alla specializzazione (Kusssmaul, 1990,

pp. 106-107, 116-117). La seconda metà del diciassettesimo secolo è stata dunque caratterizzata da una vera e propria congiuntura favorevole, ossia da domanda e incremento di urbanizzazione (Wrigley, 1985, p. 163).

La specializzazione in se stessa è stata causa di ulteriori incrementi della quantità di produzione totale (Kusssmaul 1990, p. 109). In realtà la crescita urbana in Inghilterra, dall'inizio del sedicesimo secolo all'inizio del diciannovesimo, presuppone un incremento del 30% della produttività agricola (Wrigley, 1985, p. 168).

Non si capisce immediatamente, in quale misura tali sviluppi siano stati determinati da cause "interne" o rappresentino la risposta alla crescente domanda estera. È stato valutato che nel Settecento le esportazioni rappresentavano circa l'8% del reddito nazionale (Lee, 1986a, p. 109, tab. 6.1). Ma non tutti concordano sul fatto che il commercio internazionale abbia favorito la rivoluzione industriale. Anzi, sostengono che non sia stato fondamentale, ed altri pensano sia stato decisivo solo in alcuni settori dell'industria. Argomentazioni che enfatizzano il ruolo delle esportazioni si riferiscono soprattutto al tardo XVIII secolo e all'inizio del XIX (Lee, 1986a, pp. 110-112; Crafts, 1981, p. 15).

In considerazione di quanto è stato osservato, si può dunque ritenere che le esportazioni difficilmente apportano un cambiamento strutturale nelle relazioni economiche prima di quel periodo. E si giunge a questa conclusione osservando l'andamento del settore agricolo inglese. Come già detto, l'Inghilterra è diventata un paese esportatore di derrate agricole nella seconda metà del Seicento, quando le esportazioni annue furono mediamente il 3,5% della produzione totale, per altro prodotte in un'area relativamente ristretta: 2/3 provenivano dall'East Anglia e da Sud-Est, i distretti più vicini a Londra e più vicini all'Olanda, il più importante cliente dei prodotti agricoli che l'Inghilterra esportava (Chartres, 1985, pp. 451-454). Ma la situazione inglese non è del tutto chiara a causa del peso distorto di Londra, che aveva una popolazione venti volte maggiore di quella della seconda città inglese del XVIII secolo. Infatti essa è stata per molti aspetti il grande magnete, che ha attirato non solo gente e prodotti, ma agito anche come centro economico in grado di accelerare i processi (Wrigley, 1967). Del resto nella maggior parte dell'Europa, le città avevano una dimensione più equilibrata. È difficile affermare se tale caratteristica inglese implichi che l'improvvisa integrazione delle economie regionali, come dimostrano i dati demografici, sia stato un fenomeno fuori del comune.

Tuttavia, è indiscutibile che la nascita in Inghilterra di un'economia integrata di dimensioni nazionali si è rivelata d'importanza decisiva.

[...]

Riferimenti bibliografici

Ho consultato più di trenta studi regionali e nazionali, riguardanti il Belgio, la Germania, la Gran Bretagna, l'Irlanda, l'Italia, l'Olanda e l'Europa in generale, per cercare dati sul periodo 1500-1800, ma senza risultati significativi. Una delle poche tabelle con tali dati è stata pubblicata da L. A. Clarkson (1972, pp. 88-89). Cifre nazionali per l'Inghilterra sono state pubblicate da Peter Lindert (1980).

- W. Abel, *Zur Entwicklung des Sozialprodukts in Deutschland im 16. Jahrhundert. Versuch eines Brückenschlags zwischen Wirtschaftstheorie und Wirtschaftsgeschichte*, in "Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik", 173, 1961, pp. 448-489.
- J. Ahvenainen, *Forest economy and the timber trade*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993.
- R. C. Allen and R. W. Unger, *The depth and breadth of the market for Polish grain, 1500-1800*, in J. Ph. S. Lemmink and J. S. A. M. Koningsbrugge, eds., *Baltic Affairs. Relations between the Netherlands and North-Eastern Europe 1500-1800* (Baltic Studies, vol. I), Nijmegen 1990, pp. 111-118.
- M. Aymard, *La Méditerranée: régions, empires et économie-monde*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993.
- M. Berg, *Markets, trade and European manufacture*, in M. Berg, ed., *Markets and manufacture in early industrial Europe*, London 1991, pp. 3-26.
- I. Blanchard, *The Continental European Cattle Trades 1400-1600*, in "Economic History Review", 39, 1986, pp. 427-460.
- I. Blanchard, *The Changing Relationships of European Regions, 14th-18th Centuries: Mining, Trade in Ores and Metals*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993.
- M. Bloch, *Les caractères originaux de l'histoire rurale française*, Paris 1931.
- R. Bonney, *Taxation and the problem of European regions*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993.
- E. Boserup, *The Conditions of Agricultural Growth. The Economics of Agrarian Change under Population Pressure*, London 1965.
- G. L. de Brabander, *Regional specialization, employment and economic growth in Belgium between 1846 and 1970* (Dissertations in European Economic History), New York 1981.
- F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1966.
- F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XVe-XVIIIe siècle*, vol. 3, *Le temps du monde*, Paris 1979.

- F. Braudel, *La dynamique du capitalisme*, Paris 19852.
- W. Brulez, *Cultuur en getal. Aspecten van de relatie economie-maatschappij-cultuur in Europa tussen 1400 en 1800*, Amsterdam 1986.
- P. Burke, *History and Social Theory*, Cambridge/Oxford 1992.
- P. Burke, *European Culture 1500-1800: Division and Cooperation between Regions*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993.
- J. A. Chartres, *Internal Trade in England 1500-1700*, in "Studies in Economic and Social History", London 1977.
- J. A. Chartres, *The Marketing of Agricultural Produce*, in J. Thirsk, ed., *The Agrarian History of England and Wales*, V, 2, Cambridge 1985.
- J.-M. Chevet and P. Saint-Amour, *L'intégration des marchés du blé en France aux XVIIIe et XIXe siècles*, in "Cahiers d'économie et de sociologie rurale", 22 (1992), pp. 151-175.
- W. Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomischgeografische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*, Jena 1933.
- C. M. Cipolla, *Before the Industrial Revolution. European Society and Economy, 1000-1700*, New York 1980.
- L. A. Clarkson, *The Pre-Industrial Economy in England, 1500-1750*, New York 1972.
- N. C. R. Crafts, *The Eighteenth century: a survey*, in R. Floud and D. McCloskey, eds., *The Economic History of Britain since 1700*, vol. I: 1700-1860, Cambridge 1981, pp. 1-16.
- K. Davids, *Technology and regions in early modern Europe*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993.
- J. P. D. Dunbabin, *British elections in the Nineteenth and Twentieth centuries. A regional approach*, in "English Historical Review", 95 (1980), pp. 241-267.
- S. R. Epstein, *Regional Fairs, Institutional Innovation and Economic Growth in Late Medieval Europe*, testo presentato nell'"European Historical Economics Workshop on Market Integration from the Renaissance to the Present", Lercic, 1-4 April 1993.
- A. Everitt, *Country, County, and Town: Patterns of Regional Evolution in England*, in "Transactions of the Royal Historical Society", 29 (1979).
- A. Everitt, *The Marketing of Agricultural Produce*, in J. Thirsk, ed., *The Agrarian History of England and Wales*, IV, Cambridge 1985, pp. 466-592.
- D. E. C. Eversley, *The Home Market and Economic Growth, 1750-1780*, in E. L. Jones and G. E. Mingay, eds., *Land, Labour, and Population in the Industrial Revolution*, London 1967, pp. 206-259.
- J. A. Faber, *Drie eeuwen Friesland. Economische en sociale ontwikkelingen van 1500 tot 1800*, Leeuwarden 1973 (pubblicato anche in "A. A. G.-Bijdragen", XVII).
- E. François, *The German Urban Network between the Sixteenth and Eighteenth Centuries. Cultural and Demographic Indicators*, in A. van der Woude, A. Hayami and J. de Vries, eds., *Urbanization in History. A Process of Dynamic Interactions*, Oxford 1990, pp. 84-100.

- J. Gottmann, ed., *Centre and Periphery. Spatial Variations in Politics*, Beverly Hills 1980.
- P. Goubert, *Beauvais et le Beauvaisis de 1600 à 1730*, Paris 1960.
- M. C. 't Hart, *The making of a bourgeois state. War, politics and finance during the Dutch revolt*, Manchester 1993.
- M. Hechter and W. Brustein, *Regional Modes of Production and Patterns of State Formation in Western Europe*, in "American Journal of Sociology", 85 (1980), pp. 1061-1094.
- P. M. Hohenberg and L. Hollen Lees, *The Making of Urban Europe 1000-1950*, Cambridge, Mass., 1985.
- R. A. Houston, *Literacy in Early Modern Europe. Culture and Education 1500-1800*, London 1988.
- R. A. Houston, *Literacy, language and regions, 1500-1800*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993.
- P. Hudson, *The regional perspective*, in P. Hudson, ed., *Regions and industries. A perspective on the industrial revolution in Britain*, Cambridge 1989, pp. 5-38.
- J. I. Israel, *The Dutch Republic and the Hispanic World 1606-1661*, Oxford 1982.
- J. I. Israel, *Dutch Primacy in World Trade 1585-1740*, Oxford 1989.
- D. Kaiser, *Fast ein Volk von Zuckerbäckern? Bündner Konditoren, Cafetiers und Hoteliers in europäischen Landen bis zum Ersten Weltkrieg*, Zurich 1985.
- R. Kiessling, *Das Umlandgefüge ostschwäbischer Städte vom 14. bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts*, in H. K. Schulze, ed., *Städtisches Um- und Hinterland in vorindustrieller Zeit* (Reihe Städteforschung, Bd. A22), Cologne/Vienna 1985, pp. 33-60.
- R. Kiessling, *Die Stadt und ihr Land. Umlandpolitik, Bürgerbesitz und Wirtschaftsgefüge in Ostschwaben vom 14. bis ins 16. Jahrhundert* (Reihe Städteforschung, Bd. A29), Cologne/Vienna 1989.
- L. H. Klaassen, W. Klein, and J. H. P. Paelinck, *Very Long Term Evolution of a System of Regions*, in "Sixth International Congress of Economic History, theme 5: Relations between regions of uneven economic development", 1974, pp. 93-108.
- P. M. M. Klep, *Regional Disparities in Brabantine Urbanisation before and after the Industrial Revolution (1374-1970): Some Aspects of Measurement and Explanation*, in P. Bairoch and M. Lévy-Leboyer, eds., *Disparities in Economic Development since the Industrial Revolution*, London 1985, pp. 259-269.
- H. Knippenberg, *De Religieuze Kaart van Nederland. Omvang en geografische spreiding van de godsdienstige gezindten vanaf de Reformatie tot heden*, Assen 1992.
- A. Knotter and J. L. van Zanden, *Immigration and the labour market in Amsterdam in the seventeenth century*, in J. L. van Zanden, *The Rise and Decline of Holland's Economy. Merchant Capitalism and the Labour Market*, Manchester 1993, pp. 19-43.
- A. Kussmaul, *A general view of the rural economy of England, 1538-1840*, Cambridge 1990.
- J. Langton and G. Hoppe, *Town and Country in the Development of Early Modern Western Europe*, Research Paper Series of the "Historical Research Group of the Institute of British Geographers", 11, Norwich 1983.
- J. Langton, *The industrial revolution and the regional geography of England*, transactions

- of the "Institute of British Geographers", 9 (1984), pp. 145-167.
- C. H. Lee, *British regional employment statistics, 1841-1971*, Cambridge 1971.
- C. H. Lee, *Regional Structural Change in the Long Run: Great Britain 1841-1971*, in S. Pollard, ed., *Region und Industrialisierung. Studien zur Rolle der Region in der Wirtschaftsgeschichte der letzten zwei Jahrhunderte*, Göttingen 1980, pp. 254-275.
- C. H. Lee, *The British economy since 1700. A macroeconomic perspective*, Cambridge 1986a.
- C. H. Lee, *Regional structure and change*, in J. Langton and R. J. Morris, eds., *Atlas of Industrializing Britain, 1780-1914*, London 1986b.
- L. Hollen Lees and P. M. Hohenberg, *Urban Decline and Regional Economies: Brabant, Castile, and Lombardy, 1550-1750*, in "Comparative Studies in Society and History", 31 (1989), pp. 439-461.
- B. Lepetit, *Les villes dans la France moderne (1740-1840)*, Paris 1988.
- E. Le Roy Ladurie, *Les paysans de Languedoc*, Paris 1966.
- C. Lesger, *Hoorn als stedelijk knooppunt. Stedensystemen tijdens de late middeleeuwen en de vroegmoderne tijd*, Hilversum 1990.
- P. H. Lindert, *English Occupations, 1670-1811*, in "Journal of Economic History", 40 (1980), pp. 685-712.
- J. Lucassen, *Migrant Labour in Europe 1600-1900. The Drift to the North Sea Coast*, London 1987.
- J. Lucassen, *Dutch Long Distance Migration. A Concise History 1600-1900*, "IISG Research Papers", III, Amsterdam 1991.
- J. Lucassen, *The Place of Labour. Early Modern Economic Development of the Netherlands in a European Perspective*, testo presentato nel convegno su 'The History of the Netherlands in a Comparative Perspective', NIAS, Wassenaar, The Netherlands, 25-26 November 1992.
- N. McKendrick, J. Brewer, J. H. Plumb, *The birth of a consumer society. The commercialization of eighteenth-century England*, London 1982.
- A. Maczak, *Reflections on the Changing Space of Europe and its Divisions*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993.
- W. R. Mead, *An Historical Atlas of Scandinavia*, London 1981.
- B. R. Mitchell, *European Historical Statistics 1750-1975*, London 1981.
- M. Morineau, *Définitions, formations et déformations des types de région*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993.
- G. Myrdal, *Economic Theory and Under-Developed Regions*, London 1957.
- P. O'Brien, *European Economic Development: The Contribution of the Periphery*, in "Economic History Review", 35 (1982), pp. 1-18.
- J. Patten, *English Towns 1500-1700*, Folkestone 1978.
- K. G. Persson, *Pre-Industrial Economic Growth. Social Organization and Technological Progress in Europe*, Oxford 1988.
- N. J. G. Pounds, *An historical geography of Europe 1500-1840*, Cambridge 1979.
- D. R. Ringrose, *Madrid and the Spanish Economy, 1560-1850*, Berkeley 1983.
- H. K. Roessingh, *Beroep en bedrijf op de Veluwe in het midden van de achttiende eeuw*,

- in "AAG-Bijdragen", 13 (1965), pp. 181-274.
- S. Rokkan, *Dimensions of State Formation and Nation-Building: a Possible Paradigm for Research on Variations in Europe*, in C. Tilly, ed., *The Formation of National States in Europe*, Princeton 1975.
- M. A. Romani, *L'Italie des régions (XVe-XVIIIe siècles)*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993.
- J. Cox Russell, *Medieval Regions and their Cities*, Bloomington 1972.
- H. Samsonowicz, *Les villes d'Europe Centrale à la fin du Moyen Age*, in "Annales ESC", 43 (1988).
- H. Samsonowicz, *La zone Baltique/The Eastland, XVe-XVIIIe siècles*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993.
- B. H. Slicher van Bath, *Yield ratios, 810-1820*, in "AAG-Bijdragen", 10 (1963), pp. 29-264.
- C. T. Smith, *An Historical Geography of Western Europe before 1800*, London 1967.
- W. Sombart, *Der moderne Kapitalismus*, II, Leipzig, 1902.
- W. von Stromer, *Gewerbereviere und Protoindustrien in Spätmittelalter und Frühneuzeit*, in H. Pohl, ed., *Gewerbe und Industrielandschaften vom Spätmittelalter bis ins 20. Jahrhundert* (VSWG Beiheft 78), Stuttgart 1986, pp. 39-111.
- C. Tilly, *Coercion, Capital, and European States, AD 990-1990*, Oxford 1990.
- E. Todd, *L'invention de l'Europe*, Paris 1990.
- J. E. Vance, *A Merchant's World. The Geography of Wholesaling*, Englewood Cliffs, NJ, 1970.
- J. E. Vance Jr., *Capturing the Horizon. The Historical Geography of Transportation since the Transportation Revolution of the Sixteenth Century*, New York 1986.
- S. Ville, *Transport and the Development of the European Economy, 1750-1918*, Basingstoke 1990.
- J. de Vries, *Dutch Rural Economy in the Golden Age, 1500-1700*, New Haven 1974.
- J. de Vries, *The Economy of Europe in an Age of Crisis, 1600-1750*, Cambridge 1976.
- J. de Vries, *Barges and Capitalism. Passenger Transportation in the Dutch Economy, 1632-1839*, Utrecht 1981 (già pubblicato in "A.A.C.-Bijdragen", 21, 1978).
- J. de Vries, *An Inquiry into the behaviour of wages in the Dutch Republic and the Southern Netherlands, from 1580 to 1800*, in M. Aymard, ed., *Dutch Capitalism and World Capitalism/Capitalisme hollandais et capitalisme mondial*, Cambridge/Paris 1982, pp. 37-61.
- J. de Vries, *European Urbanization 1500-1800*, London 1984.
- I. Wallerstein, *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, New York 1974.
- I. Wallerstein, *Was Europe a World-Economy in the Period 1450-1750?*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993.
- D. Weir, *Markets and Mortality in France, 1600-1789*, in J. Walter and R. Schofield, eds., *Famine, Disease and the Social Order in Early Modern Society*, Cambridge 1989, pp. 201-234.
- E. A. Wrigley, *A simple model of London's importance in changing English society and*

- economy, 1650-1750, in E. A. Wrigley, *People, cities and wealth. The transformation of traditional society*, Oxford 1987, pp. 133-156 (già in "Past and Present", 37, 1967, pp. 44-70).
- E. A. Wrigley, *Urban growth and agricultural change: England and the continent in the early modern period*, in E. A. Wrigley, *People, cities and wealth. The transformation of traditional society*, Oxford 1987, pp. 157-93 (già in "Journal of Interdisciplinary History", 15, 1985, pp. 683-728).
- J. L. van Zanden, *The Rise and Decline of Holland's Economy. Merchant Capitalism and the Labour Market*, Manchester 1993a.
- J. L. van Zanden, *The regional pattern of agricultural development, 1500-1800*, testo presentato nel pre-convegno, Paris, 5-6 March 1993b.

Un disegno dell'Europa occidentale

di Henri Mendras

Ringraziamo l'autore e la "Revue Tocqueville / The Tocqueville Review" che hanno autorizzato "Proposte e ricerche" a tradurre e pubblicare in Italia questo saggio tratto dal vol. XV, n. 2, 1994 del prestigioso periodico.

[Traduzione dal francese di Gabriella Carnevaletti e Ercole Sori]

Che cos'è l'Europa? Curiosamente sono poche le risposte a questo semplice interrogativo nel momento in cui mai s'è parlato tanto d'Europa. Bisogna chiedersi ancora una volta che cosa ha modellato il destino eccezionale di questa estrema propaggine della penisola euroasiatica se si vuol dire qualche cosa di pertinente sulle sue esitazioni ad unificarsi, come essa aveva sognato di fare alla fine della seconda guerra mondiale. Di quale Europa si parla? Quali ne sono i tratti comuni, fondamentali e distintivi?

Per lo studioso del mutamento sociale, l'Europa occidentale costituisce un vero e proprio laboratorio sperimentale. Per cinquant'anni isolata dall'*altra Europa*, essa ha vissuto in uno stesso mercato economico, sotto la medesima protezione tutelare dell'*imperatore* d'America, ma ha conservato una straordinaria diversità di costumi e di istituzioni, che fanno sì che ciascuna nazione, ciascuna regione gestisca i propri affari a modo suo. Come districare in questa imbrogliata matassa tendenze e pressioni comuni, libertà strategiche, interessi e

volontà collettive, forza delle tradizioni, modelli di comportamento e sistemazioni istituzionali?

"L'Europa dall'Atlantico agli Urali" non è che una illusione storica. Dalle soglie della Westfalia fino a Vladivostok attraverso l'immensa pianura euroasiatica, gli Urali non sono una frontiera "naturale" e le città della Siberia non sono meno "europee" di Nijni-Novgorod o di Kiev. Per arrivare rapidamente al nocciolo della mia argomentazione, proporrei dunque di separare, innanzitutto, l'Europa occidentale dall'*altra Europa*, per usare il termine di Ozeslaw Milosz. È vero che per lui la Russia era ancora un altro mondo, ma io qui riunirò sotto questo termine tutta l'Europa dell'Est. Tracerò la frattura tra le due, lungo la linea esatta dove è calata la cortina di ferro nel 1948, a parte due "errori", la Germania Est e la Boemia che, con tutta evidenza, fanno parte dell'Europa occidentale. In altre parole le marche orientali dell'impero di Carlomagno (814) e dell'impero degli Hohenstaufen (1250): la linea Oder-Neisse, la frontiera che è stata da poco ristabilita tra la Repubblica ceca e la Slovacchia, seguita dalla frontiera tra l'Austria e l'Ungheria, piegando poi verso l'Adriatico e inglobando la Slovenia, che non è mai stata ottomana.

La frontiera meridionale dell'Europa occidentale fu rafforzata dalla frattura dell'impero turco. Occorre ricordare che per due volte gli ottomani si sono fermati davanti alle mura di Vienna, nel 1529 e di nuovo nel 1683, e che perdettero l'Ungheria con la pace di Karlowitz nel 1699. Ritirandosi, gli ottomani lasciarono presso i popoli già dominati usanze e tendenze relative all'organizzazione del potere che hanno bisogno di generazioni per scomparire. Gli avvenimenti odierni nell'ex-mondo socialista aiutano senza dubbio a convincere che questa cesura storica tra l'una e l'altra Europa continua ad essere più attuale che mai. L'europeizzazione dell'*altra Europa*, avviata e ripresa senza sosta dai cavalieri teutonici e da Pietro il Grande è stata brutalmente interrotta in URSS nel 1917 e negli altri paesi nel 1945.

Proverò a mostrare che nel seno di questo insieme occidentale dell'Europa, alcuni tratti fondamentali si strutturano in un modello che contrasta punto per punto con quelli dell'*altra Europa*. Se riuscissi a convincere che un tale modello esiste e che esso permette di dare una immagine appropriata della nostra Europa occidentale, allora diventeranno possibili analisi comparative tra nazioni, regioni, istituzioni, usanze, valori, ecc. Alcuni comuni tratti fondamentali consentiranno di dare significato alle diversità di strutture e di evoluzioni.