

Lungo la via del Brennero

Vicende di un'arteria di transito dalla preistoria all'età contemporanea

a cura di
Andrea Bonoldi - Elvira Migliario



UNIVERSITÀ
DI TRENTO

Il sistema di comunicazioni incentrato sul passo del Brennero e, in misura minore, su quello del Resia, che connette la penisola italiana con l'Europa centro-settentrionale, ha avuto fin dalla preistoria un ruolo di primo piano nella circolazione di persone, merci e idee, e a tutt'oggi rappresenta la via di transito di gran lunga più importante dell'arco alpino.

I contributi raccolti nel volume intendono dare ragione, in ottica diacronica e mettendo in rilievo aspetti differenti, del complesso intreccio di fattori che ha definito le dinamiche storiche lungo questa direttrice. Ne emerge un quadro che ancora una volta conferma quanto l'interscambio con le aree circostanti abbia rappresentato un elemento costitutivo nella vita di molte comunità alpine, in un contesto caratterizzato da vincoli ambientali stringenti, ma anche dalle opportunità offerte da un'area di contatto tra spazi politici, economici e culturali diversi.

ANDREA BONOLDI ha studiato economia politica e storia economica e sociale a Trento, Vienna e Milano. Insegna Storia economica presso l'Università di Trento e si occupa soprattutto di relazioni commerciali e processi di sviluppo in area alpina in età moderna e contemporanea.

ELVIRA MIGLIARIO, laureata a Pavia e addottorata tra Pavia, Pisa e Londra, insegna Storia romana presso l'Università di Trento. I suoi principali interessi di studio sono: la romanizzazione dell'Italia antica; la letteratura etno-geografica greco-romana; i rapporti tra retorica e storiografia della prima età imperiale.

Quaderni
di Filosofia, Storia e Beni culturali

20

DIREZIONE

Irene Zavattero

COMITATO SCIENTIFICO

Tiziana Faitini

Andrea Giorgi

Igor Santos Salazar

Il presente volume è stato sottoposto a procedimento di *peer review*.

Lungo la via del Brennero

Vicende di un'arteria di transito
dalla preistoria all'età contemporanea

a cura di
Andrea Bonoldi e Elvira Migliario

Università degli Studi di Trento
Dipartimento di Lettere e Filosofia



UNIVERSITÀ
DI TRENTO

Pubblicato da
Università degli Studi di Trento
via Calepina, 14 - 38122 Trento
casaeditrice@unitn.it
www.unitn.it

Collana Quaderni di Filosofia, Storia e Beni culturali n. 20
Direttrice: Irene Zavattero
Segretaria di redazione: Francesca Comboni
Università di Trento - Dipartimento di Lettere e Filosofia
via Tommaso Gar, 14 - 38122 Trento
<https://www.lettere.unitn.it/222/collana-quaderni>
e-mail: collane.lett@unitn.it

Impaginazione: Matteo Bianco

ISBN 978-88-5541-128-8 (edizione cartacea)
ISBN 978-88-5541-129-5 (edizione digitale)
DOI 10.15168/11572_468290

© 2025 Gli autori / le autrici

L'edizione digitale è rilasciata con licenza Creative Commons
Attribuzione - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



SOMMARIO

<i>Introduzione</i>	VII
FRANCO MARZATICO, <i>La via del Brennero in epoca pre-romana</i>	3
ELVIRA MIGLIARIO, <i>Brennero (e Resia) nella viabilità di valico dell'impero romano</i>	15
GIUSEPPE ALBERTONI, <i>La via del Brennero nel Medioevo</i>	27
EDOARDO DEMO, <i>Merci e mercanti lungo il Brennero. Il caso delle città della Terraferma veneta nel Rinascimento</i>	47
ANDREA BONOLDI, <i>Istituzioni, mercati, attori. Il commercio di transito in Tirolo tra XVII e XIX secolo</i>	67
FRANCESCO FRIZZERA, <i>Valico o confine? Il Brennero nel lungo Ottocento</i>	81
ALESSANDRA GALIZZI KROEGEL, <i>La mostra Anna, la madre di Maria. Culto e iconografia nel Tirolo storico. Un contributo sul Brennero «crocevia e punto d'incontro»</i>	101
<i>Indice dei nomi</i>	123
<i>Indice dei nomi di luogo e geografici</i>	127



Peter Anich, *Atlas Tyrolensis*, 1774 (particolare): il valico del Brennero.

ANDREA BONOLDI

ISTITUZIONI, MERCATI, ATTORI.

IL COMMERCIO DI TRANSITO IN TIROLO TRA XVII E XIX SECOLO

[...] Sortendo dal Regno d'Italia, e dovendo passare le Alpi per giungere in Germania non v'è strada maestra tanto adottata per il passaggio e per il commercio in ogni stagione dell'anno, quanto questa. Il passaggio del Brenner è solamente 4481 piedi sopra il livello del mare, mentre il punto più alto del passaggio pel monte di San Gotardo è di 6309, quello di Monte Cervin 10500, del Simplon 6174, del Gran San Bernardo 6378, del Colferet 7146; del Col della Seigna 7548, del Piccolo Bernardo 6750, del Moncenisio 6360. Da questo confronto si vede che il passaggio sopra il Brenner è più basso d'un terzo circa degli altri cotanto noti e praticati, i quali in tempo dell'inverno oppongono gravissimi ostacoli ai viaggiatori. Oltre di questo vantaggio vi hanno in questa strada dei ricoveri spaziosissimi per le merci, ed il bestiame da soma e da tiro trova ovunque uno stallo comodo, ed un buon nutrimento [...] (Albrich *et al.* 2012, 149-150).

Nella puntuale relazione redatta in seguito alla loro missione del maggio-giugno 1810, i due commissari napoleonici incaricati di definire i termini per l'acquisizione di quello che sarebbe diventato da lì a breve il Dipartimento dell'Alto Adige del Regno d'Italia così descrivevano la via del Brennero, mettendo in rilievo le caratteristiche che nel tempo ne avevano definito il successo come principale via di comunicazione transalpina. Da un lato vi era la favorevole situazione geografica. Proprio nel punto in cui la catena alpina misura la massima estensione sull'asse nord-sud (ca. 250 km, tra 11° e 12° di longitudine est), la combinazione tra le vallate del bacino idrografico dell'Adige e dell'Inn/Danubio e di passi relativamente poco elevati (Brennero 1372 m e Resia 1504 m sullo

spartiacque principale, Seefeldler Sattel 1185 m e Fernpass 1212 m tra la valle dell'Inn, la Baviera, l'Algovia e la Svevia) creava un contesto favorevole alla mobilità attraverso le Alpi. D'altro lato invece vi era il fatto che lungo questa direttrice erano andate depositandosi nei secoli competenze, risorse, investimenti infrastrutturali e soluzioni istituzionali funzionali alle attività di scambio.

Pur non essendo disponibili serie storiche complete e attendibili relative al transito di merci attraverso le Alpi in età preindustriale, i pochi dati noti, considerabili essenzialmente come ordini di grandezza, mostrano comunque come il Brennero fosse di gran lunga il passo più utilizzato, seguito a distanza dai valichi grigionesi e dal Gottardo. Rispetto a quest'ultimo, il passo tirolese ha tra l'altro a lungo goduto del vantaggio di poter essere transitato con carri e non soltanto con animali da soma.

Va da sé che un importante asse di transito che mantiene la sua funzione nel tempo interagisce sotto diverse forme con i territori attraversati, non solo grazie alle possibilità economiche connesse alla mobilità, ma anche mediante la circolazione di idee e influenze culturali e incidendo sugli assetti istituzionali. La presenza sul percorso dei due principati vescovili di Trento e Bressanone, dotati di importanti poteri temporali, è ad esempio manifestazione anche della volontà da parte degli imperatori germanici di garantire il controllo della tratta a sud dello spartiacque. Nel corso dei secoli poi i poteri territoriali hanno a più riprese messo in atto provvedimenti mirati a favorire la mobilità lungo l'asse di comunicazione transalpino. Mobilità che tuttavia è stata inevitabilmente condizionata anche da tendenze e congiunture che andavano ben oltre la dimensione locale e regionale.

Aspetti del commercio di transito in Tirolo tra medioevo e prima età moderna

Nel corso del Quattrocento ebbe inizio un processo che portò al rafforzamento del percorso del Brennero a scapito di quello più

occidentale attraverso passo Resia. Fondamentale in questo senso fu il ridisegnamento della geografia del potere politico nel Land, con lo spostamento della corte tirolese da Merano a Innsbruck nel 1420, a cui fece seguito nel 1477 il trasferimento della zecca a Hall, in prossimità delle miniere di argento e rame di Schwaz. Queste ultime stavano assumendo un ruolo di punta nel sistema minerario europeo, grazie anche all'attività dei Fugger. Hall era inoltre sede della salina e capolinea della navigazione sull'Inn, e aveva sviluppato una vivace attività mercantile. Dal punto di vista della percorribilità delle strade, nella prima metà del Trecento Heinrich Kunter, originario di Bolzano e con buoni contatti con la corte comitale, aveva dato un contributo importante al miglioramento della viabilità lungo l'asse del Brennero, in particolare nella difficile tratta da Bolzano a Colma attraverso la val d'Isarco, e oltre lo spartiacque verso Hall. Il fatto che attorno al 1480 l'arciduca Sigismondo sia intervenuto per rendere carreggiabile il *Kuntersweg* a nord di Bolzano è poi senz'altro da mettere in relazione con l'aumento dei commerci transalpini in quella fase. La storiografia tedesca ha infatti evidenziato come nell'Europa del tardo medioevo fosse in atto un parziale spostamento degli assi commerciali via terra da ovest verso est, con la perdita di importanza delle fiere della Champagne e il rafforzamento del ruolo delle città mercantili dell'impero. Durante il Quattrocento si assistette inoltre al graduale riorientamento della politica veneziana verso la Terraferma e degli interessi commerciali della Serenissima verso l'area tedesca, le Fiandre e l'Europa orientale, che vide nel secolo successivo l'affermazione di Verona, allo sbocco meridionale dell'asse del Brennero, come centro strategico per l'interscambio tra le variegate produzioni dell'area veneta e lombarda e le merci 'di Fiandra et Alemagna'. In questo contesto, le fiere di Bolzano, i cui appuntamenti nel corso dell'anno a inizio Cinquecento erano saliti a quattro, poterono affermarsi come importante snodo nel commercio transalpino.

Le tormentate vicende europee della prima metà del XVII secolo ebbero poi riflessi importanti sui transiti lungo sulla via del Brennero. Lo scoppio della Guerra dei trent'anni e il diffondersi della

peste in Italia settentrionale aumentarono ulteriormente i rischi di un'attività già gravata da molte incertezze come quella del commercio a distanza. L'epidemia causò un temporaneo ma significativo rallentamento degli scambi e la deviazione dei traffici su percorsi secondari, ritenuti meno pericolosi. Per quanto riguarda la guerra, anche se il Tirolo fu interessato solo marginalmente dalle operazioni militari, gli effetti del perdurante stato di belligeranza furono comunque rilevanti. I mercati della Germania meridionale, sbocco fondamentale del transito attraverso il Brennero, furono periodicamente sconvolti dagli scontri, causando l'interruzione degli scambi, e anche i Grigioni, al confine occidentale del Tirolo, conobbero un periodo di forte instabilità. Le finanze arciducali tirolesi poi, già indebolite, furono ulteriormente gravate dalle contribuzioni militari, che causarono un forte aumento dell'indebitamento. A ciò si aggiunse negli anni Venti la crisi inflazionistica dell'area monetaria tedesca – la *Kipper- und Wipperzeit* – che ebbe ricadute evidenti anche in Tirolo, e il disgregamento del mercato cambiario internazionale, a lungo incentrato sulle fiere cosiddette di Bisenzone, dominate dai Genovesi, che svolgevano un ruolo cruciale nella regolazione del mercato creditizio europeo. L'interazione di queste dinamiche si tradusse in un forte perturbamento nel commercio internazionale, che inevitabilmente si riflesse anche sui flussi commerciali lungo la via del Brennero. Per la contea, che come si è visto versava in condizioni finanziarie alquanto precarie, il gettito daziario costituiva una fonte di entrata di primo piano, e i prestiti concessi dagli operatori mercantili rappresentavano un irrinunciabile fattore di riequilibrio dei conti. Le attività connesse al commercio a distanza generavano inoltre un reddito importante per una parte non trascurabile della popolazione. Ecco dunque che si spiega la concessione dei privilegi di fiera bolzanini del 1635 da parte dell'arciduchessa Claudia de' Medici, privilegi con i quali si garantivano agli operatori di fiera una serie di agevolazioni di rilievo, tra cui la gestione autonoma della giustizia in merito alle controversie insorte in connessione con le contrattazioni. Da quel momento in poi il Magistrato mercantile, istituito in seguito al provvedimento e composto da mercanti, in una

prima fase perlopiù stranieri, avrebbe agito non soltanto con funzioni giurisdizionali, ma anche come organo di rappresentanza degli interessi dei principali operatori lungo le vie tirolesi, promuovendo le loro istanze presso le sedi governative.

Per il Land la gestione della politica commerciale era una questione delicata, che richiedeva continui aggiustamenti. Come detto, i dazi rappresentavano una voce d'entrata importante, ma non dovevano essere elevati al punto da indurre i mercanti a intraprendere vie diverse, come i percorsi attraverso i passi svizzeri e quelli per il salisburghese. Nel 1653 ad esempio, i Deputati ai trasporti commerciali della città di Augusta, importante città mercantile sveva e polo settentrionale della via del Brennero, scrivevano al Magistrato mercantile bolzanino per illustrare quali fossero i problemi riscontrati dagli operatori augustani sulle vie tirolesi, e quali invece i punti di forza della concorrenza costituita dai percorsi via Lindau-Milano da un lato, e Salisburgo-Venezia dall'altro. Ecco dunque che nel 1655 Veit Benno von Brandis, già *Landeshauptmann an der Etsch* e in quel periodo consigliere segreto dell'arciduca e commissario per diverse materie economiche, concepì un articolato piano per incrementare il transito attraverso il Tirolo. Il progetto prevedeva un accordo con gli operatori mercantili attivi nel commercio transalpino: in cambio di una riduzione dei dazi e di una semplificazione nei controlli – un aspetto questo al quale mercanti e trasportatori assegnavano grande importanza – le case mercantili si impegnavano a incanalare i propri traffici su questa via.

Con il 1665 e l'estinzione in linea maschile del ramo tirolese degli Asburgo il Tirolo entrò sotto diretto controllo della casa d'Austria. Anche da Vienna, almeno in una prima fase, si continuò a prestare attenzione alla concorrenzialità del percorso, e nei tardi anni Sessanta e nel decennio successivo si susseguirono una serie di provvedimenti volti a regolare dazi e trasporti in maniera tale da favorire il transito tra Verona e Venezia e l'impero, con particolare attenzione ad Augusta, Ulm e Francoforte.

Il 1665 è anche l'anno in cui in Europa nord-occidentale tornò a manifestarsi la peste. Venezia, che aveva istituito un raffinato si-

stema di controllo sanitario per evitare il diffondersi delle epidemie, impose immediatamente severe restrizioni sulle merci in entrata nel proprio territorio. Ciò causò una temporanea ma evidente contrazione del traffico, che venne registrata con preoccupazione dagli operatori sui percorsi tirolesi. Le fonti che trattano la vicenda mettono anche in luce come ormai i flussi di merci attraverso il Brennero fossero integrati in una rete di traffico continentale che si estendeva fino ai centri che avevano assunto la leadership nel commercio europeo e mondiale, come Anversa, Amsterdam e Londra, quest'ultima colpita duramente dall'epidemia. La composizione merceologica di questi scambi testimonia inoltre un cambiamento significativo in atto tanto nel ruolo delle diverse aree europee nel commercio globale, quanto nella divisione continentale del lavoro manifatturiero. Lungo la direttrice che attraverso le Alpi e l'asse del Reno giungeva al mare del Nord infatti si ridusse il peso relativo dei prodotti coloniali, che ora venivano introdotti in Europa soprattutto attraverso i porti dei Paesi Bassi e dell'Inghilterra. E si ridimensionava anche, in relazione al riorientamento delle attività manifatturiera dell'Italia centro-settentrionale, l'esportazione di tessuti di lana e seta, mentre cresceva sempre di più il peso relativo della seta greggia e soprattutto del filato serico. Quest'ultimo non soltanto divenne il prodotto principe trattato dagli operatori della nazione mercantile italiana alle fiere di Bolzano per tutto il Settecento, ma fu anche oggetto di una vivace attività manifatturiera nella parte meridionale del territorio trentino-tirolese, il cui successo fu in parte dovuto anche alla posizione favorevole dell'area rispetto alle direttrici di scambio continentali.

Al tramonto dell'antico regime: mutamenti politici e trasformazioni economiche tra Sette e Ottocento

Il commercio a distanza lungo la via del Brennero dovette poi misurarsi con i cambiamenti in atto per quanto riguarda la concezione dello stato e delle politiche economiche. Con i decenni

finali del Seicento cominciò infatti a diffondersi anche tra i ceti dirigenti dell'area asburgica il cameralismo, una variante con molti tratti originali del mercantilismo inglese e francese affermatasi nel Sacro Romano Impero, che avrebbe conosciuto grande fortuna in particolare nel periodo dell'Assolutismo illuminato, sotto Maria Teresa e Giuseppe II. Alla base del cameralismo vi era l'idea che fosse necessario dotare i governi centrali di strumenti giuridici, amministrativi e finanziari che consentissero il mantenimento di un esercito permanente e un esercizio efficace e unitario del controllo del territorio, superando i particolarismi tipici dell'assetto politico tradizionale. In questo senso era necessario coniugare il consolidamento dell'apparato politico centrale con un'azione di politica economica volta a incrementare il reddito nazionale, allo scopo da un lato di garantire un maggior gettito fiscale, e dall'altro di migliorare le condizioni di vita dei sudditi, promuovendo il consenso. Tra gli strumenti fondamentali per il perseguimento di tali obiettivi vi era anche il rafforzamento della produzione interna finalizzato a ridurre la dipendenza dalle importazioni. Se i provvedimenti protezionistici adottati in questo senso favorirono tra l'altro anche alcune lobby ben introdotte a corte – come ad esempio quella dei tessitori serici di Vienna e della Bassa Austria – essi causarono inevitabilmente problemi di non poco conto al commercio di transito, suscitando gravi preoccupazioni in Tirolo. Preoccupazioni che venivano alimentate anche dalla politica asburgica di rafforzamento del ruolo del porto di Trieste in contrapposizione a Venezia, che rischiava di sottrarre ulteriori quote di traffico alla via del Brennero. Calcando un po' la mano sui toni drammatici, nel settembre del 1749 il Magistrato mercantile di Bolzano scriveva al governo tirolese lamentando che «sentendosi praticare tutti gli sforzi per sempre più far rifiorire il Commercio, e Transito dalla parte di Trieste, si crede disperato il caso per il Tirolo; mentre l'uno con l'altro riesce troppo incompatibile». In breve, alcuni degli orientamenti di fondo della politica economica asburgica del periodo finirono per entrare in collisione con gli interessi degli operatori attivi lungo le vie tirolesi, dando luogo a un conflitto che sarebbe perdurato fino

ai primi decenni dell'Ottocento. Il che tuttavia non deve far dimenticare come il governo asburgico avesse anche adottato provvedimenti volti a consolidare l'asse del Brennero. Tra il 1760 e il 1790 furono infatti intrapresi una serie di lavori di miglioramento delle strade, concepiti anche nell'ottica di un ambizioso progetto che mirava a creare una direttrice di traffico che dall'Europa centro-settentrionale attraverso il Brennero, un breve passaggio in territorio veneto, Mantova e Modena raggiungesse attraverso l'Abetone il territorio del Granducato di Toscana, ormai entrato nell'orbita asburgica, e infine il porto di Livorno. Nelle intenzioni di Vienna tale asse doveva porsi in concorrenza diretta con il percorso che attraverso i passi svizzeri e Milano arrivava a Genova. Ancor oggi gran parte dalla strada statale 12, denominata appunto 'dell'Abetone e del Brennero', ricalca quell'itinerario.

Per comprendere le vicende del commercio a distanza, va poi rilevato come nell'articolato contesto della monarchia asburgica la contea principesca del Tirolo occupasse una posizione peculiare sotto il profilo sia spaziale che istituzionale. Fino al periodo napoleonico, il *Land* era infatti collocato geograficamente a sud-ovest del nucleo territoriale degli *Erbländer*, comunicando direttamente con essi solo per un breve tratto, mentre la sua linea di frontiera era in gran parte condivisa con territori esteri: la Repubblica di Venezia, i Grigioni, la Baviera, l'arcivescovato di Salisburgo etc. Le principali vie di comunicazione, su cui transitava la quasi totalità del traffico – la valle dell'Adige a sud, la Valsugana a sud-est, i passi alpini e il corso dell'Inn a nord, i percorsi che univano la Pusteria al Cadore a est e l'area trentina alla Lombardia veneta a ovest – conducevano in territorio straniero. Ciò complicava il controllo dei flussi commerciali, favorendo la diffusione di un contrabbando alimentato anche da pratiche e tariffe daziarie vessatorie. La provincia tirolese era inoltre caratterizzata da un peculiare status politico-istituzionale, caratterizzato da un forte livello di autonomia e dalla presenza dei due principati vescovili.

In un contesto come questo, l'equilibrio economico del Land dipendeva necessariamente dal rapporto con l'estero più che da

quello con gli altri paesi ereditari asburgici. Ciò valeva per l'esportazione dei prodotti del territorio – legname, vino, seta, bestiame, sale, minerali etc. – e l'importazione di beni fondamentali, come ad esempio i cereali, che giungevano in grande quantità soprattutto dalla Baviera, ma anche per i servizi di trasporto, per l'attività commerciale e per il gettito dei dazi, che rappresentavano voci attive di rilievo nell'economia tirolese. Le statistiche commerciali redatte a cavallo tra Sette e Ottocento mettono in luce il peso relativo dei rapporti con l'estero. Ancora nel 1801 ad esempio, in termini di peso l'interscambio del Land con i paesi ereditari asburgici incideva soltanto per il 15% delle importazioni e per il 7% delle esportazioni, anche se in termini di valore, le rispettive percentuali salivano al 26,8% e 29,4%. Non sorprende dunque come i tentativi portati avanti da Vienna di creare un sistema doganale unitario per la monarchia che garantisse un elevato gettito per le casse dell'erario e favorisse le produzioni interne, in perfetta coerenza con la logica di consolidamento dello stato centralistico asburgico, venissero percepiti con grande preoccupazione dai tirolesi e dagli operatori commerciali stranieri attivi sui percorsi del Land. Il Magistrato mercantile di Bolzano, supportato dai ceti provinciali, mise in campo nel corso del Settecento una decisa azione di lobbying supportata da ingenti risorse finanziarie per ostacolare tali provvedimenti, riuscendovi però solo temporaneamente.

Al di là della politica commerciale asburgica, è tuttavia evidente come le forme organizzative tradizionali del commercio di transito tirolese, e in particolare le fiere di Bolzano, fossero ormai obsolete. All'inizio dell'Ottocento, tra le molte difficoltà connesse alla tormentata stagione napoleonica, la piazza bolzanina aveva cercato di rinnovare la sua funzione. L'evoluzione delle tecniche commerciali, la vendita su campione e il commercio su commissione avevano fortemente ridotto il ruolo di Bolzano come piazza intermediaria nei flussi del commercio a distanza, commercio che ormai avveniva direttamente. Le fiere cercarono dunque di riciclarci soprattutto come emporio dei prodotti manifatturieri dell'Europa centro-settentrionale al servizio degli acquirenti italiani. Nel 1817

infatti, sulla scia del sistema proibitivo sostenuto da Vienna, venne introdotto anche in Tirolo un severo provvedimento che consentiva la vendita di prodotti tessili stranieri solo per il consumo diretto delle province in cui si trovano i magazzini che li custodivano, vietando di fatto il commercio di transito. Le fonti riportano che nei fondaci bolzanini fossero presenti tessuti in lana e cotone di provenienza olandese, francese, inglese, sassone e svizzera per un controvalore complessivo che toccava l'enorme somma di due milioni di fiorini. Le misure furono allentate in seguito, ma ormai il destino delle fiere era segnato, anche per il mutamento dell'assetto politico-territoriale conseguente al congresso di Vienna: con la creazione del Lombardo-Veneto a sud il Tirolo non era più, in senso stretto, terra di frontiera. La logica spaziale favoriva ormai altri centri, in primo luogo Verona, che si trovava al punto di incontro tra il percorso del Brennero e l'asse che collegava Venezia, ora porto asburgico assieme a Trieste, e Milano. E in effetti diversi operatori prima attivi a Bolzano, comprese alcune case mercantili tirolesi di fama consolidata come i Menz, trasferirono la loro sede operativa nella città scaligera. Si chiudeva così la parabola delle famiglie mercantili bolzanine. Se nel corso del Seicento infatti il commercio di fiera – e le cariche del Magistrato mercantile – erano state in gran parte sotto il controllo delle case mercantili veronesi e augustane, con la fine del secolo e per tutto il Settecento furono le ditte delle famiglie bolzanine – i già citati Menz, i Gumer, gli Hingerle etc. – ad avere un ruolo predominante, esercitando anche il controllo sulla politica cittadina e godendo di una forte rappresentanza in seno alla Dieta tirolese (la cosiddetta *Bozner Partei*). Nonostante i brillanti successi ottenuti, questa élite urbana non fu tuttavia capace di cogliere i mutamenti in atto, e salvo rare eccezioni, non seppe riorientare i propri investimenti verso altre attività economiche – come ad esempio la manifattura – più al passo con le nuove condizioni di mercato. Il commercio a distanza lungo le vie tirolesi continuò a svilupparsi nel corso dell'Ottocento, ma con modalità organizzative e protagonisti diversi rispetto a quello che era stato il sistema tradizionale. Il completamento della ferrovia

del Brennero nel 1867 segnò poi il tramonto definitivo di tutta una serie di attività che erano fiorite nei secoli precedenti in connessione al commercio a distanza.

Lungo i percorsi: una varia umanità

Il sistema che garantiva il vantaggio competitivo dei percorsi tirolesi attraverso le Alpi funzionava infatti grazie all'interazione di numerosi attori diversi. Solo alcuni di questi – come ad esempio i mercanti che operavano alle fiere di Bolzano – hanno potuto godere finora di un'attenzione adeguata da parte della ricerca, mentre la storia di altre figure, che pure svolgevano ruoli importanti ma le cui testimonianze sono in gran parte meno evidenti e più disperse nelle fonti, resta ancora in gran parte da raccontare. È il caso ad esempio delle diverse attività professionali – zatterieri e barcaioi in primo luogo – che gestivano il flusso di merci sull'Adige e l'Inn, sui quali esiste una letteratura in gran parte datata, che meriterebbe di essere aggiornata. Un recente, ambizioso progetto di edizione e valorizzazione dei registri del dazio fluviale sul Danubio di Aschach condotto dall'Università di Vienna (<https://donauhandel.univie.ac.at/>), consente ad esempio di avere alcune indicazioni importanti sull'intensità, la composizione e i protagonisti della parte del traffico in discesa lungo il fiume proveniente dall'area italiana e dal Tirolo attraverso l'Inn. E un maggior approfondimento meriterebbero anche le vicende della compagnia degli zattieri di Sacco, che a lungo ha goduto del privilegio del trasporto del legname e delle merci in discesa sull'Adige.

Ancora meno studiato è il funzionamento del trasporto a distanza via terra, organizzato in gran parte secondo due modalità. Vi erano i grandi carri – i cosiddetti «carrettoni» – carichi di merci che percorrevano l'intera tratta prevista per il trasporto, in particolare tra il territorio veneto e Augsburg, garantendo una parte consistente dei trasporti. In una sua lettera del 1597 in cui abbozzava un progetto per la fornitura dei grani bavaresi a Venezia, l'allora

arcivescovo di Zara Minuccio Minucci, descrivendo il complesso sistema fluviale e stradale che gravitava sul Brennero scriveva: «et la strada [...] è non solo commoda per cavalli; ma anco per grandissimi carri, et è delle più calcate, ch'io habbi mai veduto, per le condotte continue de vini, de sali, de grani, et delle merci che si portano d'Agusta» (Giani 2013-14, 247). Accanto a questo sistema tuttavia, era ancora funzionante quello dei rodoli, o delle carrerie, per cui singole comunità lungo il percorso godevano del privilegio del trasporto delle merci per alcune tratte, impegnandosi a mettere a disposizione gli animali, i carri e il personale necessari. Tale attività riguardava soprattutto il traffico ascendente lungo la valle dell'Adige e la Valsugana, e vedeva coinvolte comunità come Grigno, Castelnuovo, Pergine, Serravalle, Lizzana, etc. Ma l'elenco delle figure coinvolte nel commercio a distanza in Tirolo non si esaurisce certo qui: vi erano osti e dazieri, facchini e venditrici ambulanti, ma anche contrabbandieri, briganti di strada, prostitute, e diverse altre. Pur in assenza di studi specifici, pare lecito ipotizzare che tali attività abbiano costituito una significativa integrazione al reddito per le popolazioni locali, e che le occasioni economiche connesse al commercio abbiano favorito in diversi casi processi di ascesa sociale.

Anche da una breve e incompleta panoramica come quella qui proposta, appare dunque chiaro che la mobilità di merci, capitali, persone e idee sia stata nel periodo preindustriale una caratteristica significativa del Tirolo come di altre aree nelle Alpi, che ha inciso profondamente sui processi politici, economici e sociali dei territori posti lungo le principali direttrici di traffico. Confermando così le acquisizioni della storiografia recente, che ha definitivamente messo in discussione la rappresentazione ancora troppo diffusa di un mondo alpino medievale e moderno costretto entro i limiti angusti di una pressoché immutabile autosufficienza economica e culturale.

Bibliografia essenziale

- T. Albrich - S. Barbacetto - A. Bonoldi - W. Meixner - G. Siegl (Hg.), *Stimmungs- und Administrationsberichte aus Tirol 1806-1823 / Stati d'animo e situazione amministrativa in Tirolo: relazioni 1806-1823*, Universitätsverlag Wagner, Innsbruck 2012.
- A. Bonoldi, *Technik, Wirtschaft und Politik. Der Weg über den Brenner vom 18. Jh. bis heute / Tecnologia, economia e politica. La via del Brennero dal Settecento a oggi*, in E. Carnielli - W. Landi (a cura di), *Die Brennerroute. Eine europäische Verbindung zwischen Mittelalter und Neuzeit / Sulla strada del Brennero. Una via d'Europa tra Medioevo ed Età moderna*, Handelskammer Bozen - Camera di commercio di Bolzano, Bolzano 2018, pp. 99-111.
- E. Demo, *Il ruolo di Merano nei traffici commerciali tra l'area tedesca e l'Italia settentrionale (sec. XIV-XVI). Nuovi documenti e spunti di ricerca*, in G. Pfeifer (Hg.), *1317 – Eine Stadt und ihr Recht Meran im Mittelalter / 1317 – Una città e il suo diritto. Merano nel Medioevo*, Südtiroler Landesarchiv - Athesia, Bolzano 2018, pp. 421-432.
- M. Denzel, *Die Bozner Messen und ihr Zahlungsverkehr (1633-1850)*, Südtiroler Landesarchiv - Athesia, Bozen 2005.
- R. Furter, *Traffico di transito nell'area alpina tra XIV e XIX secolo*, in J.-F. Bergier - G. Coppola (a cura di), *Vie di terra e d'acqua: Infrastrutture viarie e sistemi di relazione in area alpina (secoli XIII-XVI)*, il Mulino, Bologna 2007, pp. 83-122.
- M. Giani, *Grano bavarese a Venezia: progetti di tratte transalpine in una lettera di Minuccio Minucci a Paolo Paruta (1597)*, «Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti», CLXXII (2013-2014), Classe di scienze morali, lettere ed arti, pp. 371-440.
- H. Hassinger, *Der Verkehr über Brenner und Reschen vom Ende des 13. bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts*, in E. Troger - G. Zwanowetz (Hg.), *Neue Beiträge zur geschichtlichen Landeskunde Tirols. Festschrift für Univ.-Prof. Dr.*

- Franz Huter anlässlich der Vollendung des 70. Lebensjahres*, Wagner, Innsbruck - München 1969, pp. 137-194.
- A. Leonardi, *L'economia di una regione alpina: le trasformazioni economiche degli ultimi due secoli nell'area trentino-tirolese*, Itas, Trento 1996.
- C. Lorandini, *Sete, mercanti e scambi immateriali lungo l'asse del Brennero in età moderna*, in L. Longo-Endes (a cura di), *Artisti e mercanti in viaggio. Oltre le Alpi, attraverso il Tirolo*, Pàtron, Granarolo dell'Emilia (BO) 2020, pp. 149-164.
- A. Moiola, *Aspetti del commercio di transito del Tirolo nella seconda metà del Settecento*, in C. Mozzarelli - G. Olmi (a cura di), *Il Trentino nel Settecento tra Sacro Romano Impero e antichi stati italiani*, il Mulino, Bologna 1985, pp. 805-899.
- O. Stolz, *Geschichte des Zollwesens Verkehrs und Handels in Tirol und Vorarlberg von den Anfängen bis ins XX. Jahrhundert*, Wagner, Innsbruck 1953.