

**Zeitschrift:** Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen  
**Band:** 8 (2003)

**Artikel:** I luoghi dello scambio : città, fiere e mercati in area alpina (secoli XVIII-XIX)  
**Autor:** Bonoldi, Andrea  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-9241>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## I LUOGHI DELLO SCAMBIO

### CITTÀ, FIERE E MERCATI IN AREA ALPINA (SECOLI XVIII–XIX)

Andrea Bonoldi

#### Zusammenfassung

#### Die Orte des Austauschs. Städte, Jahrmärkte und Märkte in alpinen Regionen (18. und 19. Jahrhundert)

Für einen nicht unerheblichen Teil der urbanen Zentren in den Alpen spielte die kommerzielle Funktion eine wichtige Rolle. Die Städte waren auf einen konstanten Nachschub von Lebensmitteln aus dem Hinterland angewiesen und bildeten so einen Absatzmarkt für die landwirtschaftlichen Überschüsse. Im Gegenzug boten die Städte handwerkliche, religiöse und administrative Dienste an und gewährleisteten zugleich die Verbindung mit den weiträumigen Märkten. Durch den Informationsaustausch und die Vertragssicherheit trugen die städtischen Institutionen oft zur Reduktion der Transaktionskosten bei, was für die kommerzielle Aktivität von grosser Bedeutung war. Deren Ausmass und Form wurden von verschiedenen Faktoren beeinflusst: Lage in Bezug auf die internationalen Handelsstrassen, Ausdehnung und Beschaffenheit des städtischen Territoriums, demografische Struktur, infrastrukturelle und institutionelle Ausstattung. In diesem Sinn gab es auch in alpinen Regionen Netze von grossen und kleinen Zentren mit ihren jeweiligen funktionalen Spezialisierungen.

## INTRODUZIONE

Ciclicamente il fenomeno urbano, considerato in senso stretto o in relazione ad ambiti territoriali più vasti, si trova al centro della ricerca storiografica, e anche negli ultimi tempi c'è stato, a vari livelli, un recupero della città quale spazio privilegiato d'indagine.<sup>1</sup> Un tratto comune della maggior parte degli studi più recenti pare essere la generale rinuncia a una definizione concettualmente «forte» di città, in favore di criteri parziali, spesso adattati di volta in volta alle esigenze delle singole ricerche. Vi è chi preferisce definire la città in termini prettamente demografico-insediativi, considerando cioè come discriminante il numero di abitanti e il livello di agglomerazione,<sup>2</sup> e chi invece privilegia l'aspetto funzionale della città, che viene riconosciuta come tale in base a criteri che tengono conto, ad esempio, della presenza di specifiche potestà politiche, amministrative o giurisdizionali, o della dotazione in termini di infrastrutture produttive e/o di mercato.<sup>3</sup> Risulta peraltro evidente come il fatto urbano sia per sua natura la risultante di numerose componenti diverse, dalle geografiche alle economiche, dalle demografiche alle socio-politiche, che perdipiù si evolvono nel tempo, ed è probabilmente in questa sua complessità che risiede gran parte del potere di fascinazione che la città ha esercitato e continua a esercitare sui cultori delle scienze sociali. Qualora si intenda procedere a delineare dei quadri generali, adottando dei procedimenti comparativi, occorre evidentemente fare delle scelte, e procedere a delle semplificazioni che consentano di trovare alcuni parametri ben definiti da porre come base comune del confronto. Il che porta dei vantaggi in termini di comparabilità tra le diverse realtà urbane, causando però perdite anche sensibili sul fronte della precisione dell'analisi. Nella consapevolezza di ciò, il presente contributo intende proporre, nei limiti dello spazio concesso, alcune considerazioni a proposito di quella che è stata a lungo considerata una delle funzioni tipiche della città, ovvero l'essere centro di mercato, in un contesto storico e geografico preciso, quello delle Alpi tra XVIII e XIX secolo. A una parte in cui si cerca di mettere sommariamente a fuoco alcune questioni di ordine concettuale seguiranno brevi semplificazioni.

## CITTÀ E FUNZIONI DI MERCATO IN AREA ALPINA: ALCUNE CONSIDERAZIONI PRELIMINARI

La considerazione della città come importante elemento gerarchico nell'organizzazione degli scambi ha una lunga e autorevole tradizione, si pensi soltanto a Henri Pirenne per la storiografia,<sup>4</sup> Max Weber e Werner Sombart in ambito sociologico<sup>5</sup>, Christaller e von Thünen per la geografia,<sup>6</sup> e allo stesso Adam Smith per l'economia politica.<sup>7</sup> La constatazione che molte critiche, spesso fondate, siano state mosse a una concettualizzazione della città in cui la funzione di mercato aveva un ruolo predominante, non toglie nulla al fatto che la stessa resti comunque una manifestazione tipica e caratterizzante della dimensione urbana. Anche in area alpina, in uno spazio geografico cioè in cui il livello di urbanizzazione risulta in genere più basso rispetto alle regioni circostanti, le città svolgono, seppur con modalità e intensità diverse, funzioni centrali per quanto riguarda la circolazione delle merci e, in parte, dei fattori di produzione.<sup>8</sup> Non sembra comunque azzardato affermare che, anche in relazione alle funzioni di mercato, la risposta alla domanda se esista o meno una *civitas alpina* come modello debba essere negativa. Perché se è vero che fattori peculiari, quali ad esempio la tormentata morfologia del territorio montano e la densità di popolazione costituiscono delle variabili che senz'altro hanno influenzato in generale le caratteristiche delle funzioni di mercato in quest'area, da una prima comparazione emerge comunque come altri fattori abbiano segnato evidenti diversità tra i singoli centri.<sup>9</sup> Ciò non implica però l'impossibilità di proporre alcune tipologie generali di funzione commerciale legate alla città nelle Alpi, connesse ai diversi fenomeni di scambio dell'area. Da questo punto di vista, non si può non partire dalla classificazione proposta da Jean-François Bergier ormai 30 anni fa, nella quale si prospettava una netta distinzione tra relazioni commerciali interne alle Alpi, tra queste e la zona subalpina, tra le zone subalpine dei due versanti della catena, e quelle a lunga distanza tra l'Italia e l'Europa occidentale.<sup>10</sup> Modalità organizzative, tipologie di merci, capitali impiegati, percorsi e grado di coinvolgimento delle popolazioni locali potevano differire notevolmente a seconda del tipo di commercio in questione. Col suggerire una struttura complessa e articolata del commercio alpino, si cercava anche di superare una visione tradizionale in cui contavano soltanto gli scambi ad alto livello tra Italia ed Europa occidentale, per i quali le Alpi rappresenta-

vano più che altro una barriera da superare. Il mondo di relazioni interno all'area montuosa rischiava così di essere lasciato in disparte.<sup>11</sup> Nello stesso senso è probabilmente da interpretare il recente approccio di Jon Mathieu alla storia del fenomeno urbano in area alpina, in cui alle funzioni di mercato della città, soprattutto a quelle legate al commercio a distanza, viene assegnato un ruolo tutto sommato marginale, almeno per quanto riguarda le dinamiche di crescita dei centri considerati.<sup>12</sup> Che si sia d'accordo o meno con questa posizione, resta il fatto che per l'analisi del rapporto tra attività commerciali e città la distinzione tra le tipologie di scambio assume un significato cruciale. Praticamente tutte le città alpine, e anche un numero consistente di borghi,<sup>13</sup> avevano una posizione di centralità per quanto riguarda gli scambi con il proprio circondario, diverse avevano funzioni redistributive in relazione ai flussi commerciali tra l'interno e l'esterno dell'arco alpino e per il traffico interregionale, e alcune potevano anche vantare una posizione di rilievo per gli scambi continentali.<sup>14</sup> Le discriminanti che definiscono le diverse funzioni commerciali sono numerose, e riguardano, per limitarsi alle principali, la posizione rispetto ai principali percorsi del traffico a distanza, la disponibilità di risorse specifiche da commercializzare, la conformazione del territorio, la densità demografica e la distribuzione della popolazione, la possibilità dell'agricoltura locale di produrre eccedenze da destinare al mercato.

Particolarmente rilevanti poi gli aspetti istituzionali, che determinavano in qualche modo le possibilità dello scambio: l'autorizzazione a svolgere mercati, tradizionalmente di spettanza del principe, era assegnata solo ad alcuni centri; regole precise controllavano la commercializzazione di prodotti specifici come i cereali, e la tipologia e l'esercizio delle potestà daziarie e giurisdizionali aveva riflessi significativi sulle attività mercantili.<sup>15</sup> Proprio lo stretto intreccio tra fattori economici e istituzionali viene assunto da Michael Mitterauer come chiave di lettura privilegiata per lo studio della distribuzione di città e borghi (*Städte e Märkte*) nell'area austriaca, in cui la differente organizzazione dei poteri locali spiegherebbe, ad esempio, come mai la presenza di questi centri vada diradandosi notevolmente man mano che si procede da est verso ovest, e il caso particolare del Tirolo, in cui le città risultano più numerose dei borghi.<sup>16</sup> Anche in questo senso il passaggio tra XVIII e XIX secolo risulta cruciale. Alla trasformazione in atto, con tempi e modalità diverse, sia nelle strutture produttive che in quelle distributive, si

aggiungeva un'accelerazione nell'estensione dei poteri dello stato centrale a scapito delle tradizionali forme di privilegio e autogestione delle comunità locali, che non doveva rimanere senza effetti anche sull'organizzazione dei mercati.<sup>17</sup> Occorre infine tener conto dell'esistenza in area alpina di reti urbane segnate da specifici rapporti gerarchici, e in alcuni casi da una precisa ripartizione di funzioni tra diverse città. Relazioni che, non di rado, coinvolgevano anche i centri posti al limite delle Alpi.

### **CITTÀ E MERCATO LOCALE IN AREA ALPINA**

Il primo livello di mercato da considerare è quello relativo ai traffici strettamente locali che intercorrevano tra la città e il suo circondario. Tra il XII ed il XIV secolo anche l'area alpina partecipò al generale movimento europeo di sviluppo e consolidamento delle realtà urbane, che avveniva nel contesto di una forte crescita demografica, sostenuta dall'incremento della produttività del settore primario, dal vivacizzarsi delle relazioni commerciali e dall'indebolimento delle strutture di potere tipiche della feudalità. In tale contesto le città ebbero fin dal loro nascere funzioni centrali di mercato, saldamente fondate su privilegi specifici che le distinguevano dal territorio circostante.<sup>18</sup> L'esclusiva dell'esercizio dell'attività mercantile concessa ai cittadini e l'obbligo per i produttori di derrate del circondario di vendere il proprio surplus esclusivamente sul mercato della città sono l'indice, da un lato, del bisogno sentito dal potere che concedeva lo status urbano (regio, principesco vescovile, comitale che fosse) di garantire l'approvvigionamento del centro, dall'altro di organizzare gerarchicamente gli scambi.<sup>19</sup> La centralità delle città nel contesto alpino in questo senso era definita dalla loro posizione rispetto alle vie di comunicazione, a breve e lungo raggio, che in una realtà di collegamenti difficili come quella montana assumeva maggiore importanza che non altrove. In area tirolese, ad esempio, le città e i borghi nacquero lungo i principali itinerari, a significare sì la necessità dei signori territoriali di mantenere contatti agevoli con i propri centri amministrativi e giurisdizionali, ma anche un certo grado di dipendenza dalla circolazione a distanza delle merci, in crescita negli ultimi secoli del Medioevo.<sup>20</sup> Funzioni economiche, amministrative e politiche si trovano strettamente mescolate, almeno nel caso tirolese: l'assegnazione di privilegi urbani da parte dei conti

del Tirolo, e in alcuni casi anche dei principi vescovi di Trento e Bressanone, sono parte integrante di uno scontro legato alla politica espansiva dei primi, che miravano al controllo di un'area di transito fondamentale, e in sostanza alla creazione di un *Passstaat*.<sup>21</sup> Ma la stretta dipendenza tra vie di comunicazione e centri urbani si trova verificata anche in diversi altri casi, nell'arco alpino, come ad esempio nell'area slovena, in cui quasi tutte le città si collocavano lungo le strade principali.<sup>22</sup> Diverso, invece, il caso dell'Alta Baviera, dove la gran parte dei centri sorse indipendentemente dalla presenza di percorsi commerciali primari, essenzialmente per fornire servizi artigianali e commerciali a un circondario rurale.<sup>23</sup> In generale le città costituiscono comunque un elemento essenziale dell'organizzazione politica del territorio, e un punto di snodo tra i diversi livelli di mercato:<sup>24</sup> centrali rispetto ai commerci locali, fortemente condizionati peraltro dai privilegi urbani stessi,<sup>25</sup> costituiscono in diversi casi anche tappe del commercio a distanza.<sup>26</sup>

Connessa intimamente allo status di città, comunque lo si voglia definire, è l'incompleta autosufficienza dell'economia urbana. Per quanto, come opportunamente sottolineato di recente,<sup>27</sup> una percentuale consistente della popolazione di diverse città alpine fosse direttamente impegnata nel settore primario, gli abitanti della città erano comunque consumatori netti di risorse alimentari, e avevano quindi bisogno di approvvigionamenti dal circondario. In questo senso il privilegio del mercato settimanale,<sup>28</sup> rivolto al consumo diretto, costituisce anche nelle Alpi un connotato tipico della città, e gli spazi del mercato (piazze, portici etc.) rappresentano un elemento caratterizzante di ogni impianto urbano.<sup>29</sup> La presenza di uno o più mercati settimanali è riscontrabile, ad esempio, in tutti i principali centri tirolesi.<sup>30</sup> Lo stesso si riscontra per il Delfinato, dove per i centri minori però i mercati settimanali, pur spesso presenti, avevano andamenti altalenanti, strettamente condizionati dal ciclo stagionale delle produzioni e delle scorte domestiche.<sup>31</sup> Occorre inoltre osservare come ruoli e funzioni dei mercati, anche di quelli a periodicità più ravvicinata, fossero in qualche modo dipendenti dalle vicende generali dell'economia. Crisi prolungate (epidemie, guerre, carestie) potevano provocare una temporanea ridefinizione delle strutture distributive, a vantaggio dell'autoconsumo o dell'approvvigionamento diretto.<sup>32</sup> Ma nonostante tutto, la presenza di un mercato settimanale in una località era chiaro indice di una specifica posizione gerarchica nell'organizzazione degli scambi di un territorio, che di solito coincideva con lo status di città, o perlomeno di borgo.

## I MERCATI ANNUALI

Alquanto diversa la questione dei mercati annuali, che costituivano invece una presenza assai più capillare sul territorio, tipica anche dei centri minori. In questo caso la ricorrenza stagionale dei mercati ricalca con maggiore evidenza i cicli produttivi dell'economia montana e quelli delle scorte domestiche, mettendone in luce la diversa funzione rispetto ai mercati settimanali dei grandi centri. Bestiame, sementi, attrezzi agricoli, manufatti e tessuti di qualità corrente costituivano i principali prodotti di scambio. Anche qui il mercato era quasi sempre legittimato da una precisa concessione del signore territoriale, sebbene non fossero infrequenti casi di mercati spontanei e incontrollati, specie in corrispondenza di feste patronali o parallelamente ai mercati di bestiame.<sup>33</sup>

In 128 località tirolese (12 città/borghi grossi e 116 centri rurali, esclusi i territori del principato vescovile di Trento) nel 1796 si tennero in tutto 247 mercati annuali (54 nelle città e 193 nei centri rurali), una piccola parte dei quali (11) definiti esplicitamente come mercati per la vendita del bestiame.<sup>34</sup> La distribuzione dei mercati nel corso dell'anno mostra una concentrazione in primavera (marzo-aprile) e una più consistente in autunno (settembre-novembre), coerente con l'ipotesi precedente a proposito del legame con i cicli produttivi. I mercati annuali dei centri urbani seguono un andamento simile, ma anticipano e ritardano leggermente la distribuzione rispettivamente in primavera e in autunno, mentre in estate riducono notevolmente la loro attività.<sup>35</sup> Nel 1873 il numero di mercati annuali in tutto il Tirolo (compreso anche l'ex principato vescovile di Trento) sarebbe cresciuto a oltre 700, mentre l'andamento stagionale restava in gran parte analogo a quello sopra visto.<sup>36</sup> Una distribuzione non molto dissimile la ritroviamo nel caso piemontese analizzato da Ambrosoli, che però considera in un dato aggregato tutti i luoghi di fiera e di mercato, anche quelli di pianura legati a cicli produttivi differenti, il che porta ad anticipare leggermente l'andamento con un primo massimo relativo già ad agosto, mentre la maggior concentrazione resta comunque in autunno.<sup>37</sup> Anche per quanto riguarda la repubblica veneta, a fine Settecento la distribuzione dei mercati annuali ha un massimo nel mese di novembre, ma la concentrazione in autunno è decisamente più marcata per le località di montagna che non per quelle di pianura.<sup>38</sup> Significativamente diversa invece, con un unico massimo ad agosto, la distribuzione dei mercati in



realtà come quelle della Toscana o dell'Emilia-Romagna, differenti non solo per clima e morfologia, ma anche per struttura proprietaria.<sup>39</sup>

Ora, l'interpretazione del numero dei mercati annuali – al di là delle questioni connesse all'affidabilità delle fonti – pone qualche problema. Anche nel tardo Settecento si può ben dire che il Tirolo appartenesse, per mutuare l'espressione utilizzata da René Favier per il Delfinato (dove i termini *fiera* e *mercato annuale* sono usati come sinonimi), al «mondo delle fiere numerose».<sup>40</sup> Un elevato numero di fiere può essere letto, in senso braudeliano, come indice di arretratezza della struttura degli scambi, cioè come conseguenza del fatto che il commercio diretto a periodicità più ravvicinata, se non addirittura fondato su strutture di vendita stabili, sia ancora lontano dall'affermarsi.<sup>41</sup> Ma il fatto che circa 80 anni dopo il numero di mercati annuali in Tirolo fosse quasi quadruplicato, pare piuttosto indicare come questa modalità di scambio rispondesse bene ai bisogni delle popolazioni locali, anche in un contesto di estensione e intensificazione dei circuiti mercantili, come era senz'altro quello tirolese della seconda metà dell'Ottocento.<sup>42</sup> La distinzione che Favier propone tra un Basso Delfinato più inserito nei circuiti commerciali e dunque meno legato agli appuntamenti periodici, e un Alto Delfinato dove le fiere sono più numerose,<sup>43</sup> non si presta a trovare analogie per una regione più omogeneamente montagnosa come quella tirolese. Anche per il caso dello Stato di Milano nel secondo Settecento appare chiaro come piano e monte avessero un'articolazione degli scambi differente: nelle località di montagna la forma della *fiera* o del *mercato annuale* prevaleva largamente sui mercati settimanali, che invece risultavano relativamente più numerosi nelle zone di pianura.<sup>44</sup> In qualche modo comparabile con l'esperienza tirolese pare poi l'evoluzione verificatasi tra XVIII e XIX secolo nella repubblica di Venezia e nel Piemonte sabauda. Per quest'ultimo si può notare come il numero delle fiere o mercati annuali fosse cresciuto notevolmente tra 1753 e 1853, essendo quasi raddoppiato nel totale, mentre per le località di montagna la crescita era stata anche maggiore.<sup>45</sup> Lo stesso si può verificare per i mercati annuali dell'attuale provincia di Belluno, il cui numero risulta in crescita per tutto l'Ottocento.<sup>46</sup>

## LE FIERE

Al vertice della gerarchizzazione degli scambi in area alpina si trovano le fiere che, comunque le si voglia definire, sono qui intese essenzialmente come punto d'incontro tra i mercanti che operano nel commercio a distanza, ma anche come importante interfaccia tra quest'ultimo e il mercato locale. Per quanto rilevanti fossero i trasporti via mare, le vie di terra continuavano comunque a mantenere un ruolo significativo nei traffici intereuropei.<sup>47</sup> Le Alpi costituivano un passaggio obbligato dei flussi di merci tra area mediterranea ed Europa centro-occidentale, flussi che nel contesto dell'economia preindustriale erano piuttosto rilevanti, sia in termini di quantità che di valore. Per quanto non risolvessero in sé la totalità delle transazioni commerciali, le fiere costituivano un importante snodo degli scambi a distanza, in particolare per le garanzie che offrivano in termini di libertà operativa, concentrazione delle informazioni di mercato e tutela dei diritti di proprietà derivanti dai contratti.<sup>48</sup> In relazione all'area alpina, balza subito agli occhi come a cavallo tra medioevo ed età moderna molti luoghi di fiera si fossero affermati in prossimità del suo limite esterno. Da Udine a Brescia, Bergamo, Asti, in qualche misura la stessa Beaucaire o Lione, Ginevra, Basilea, Zurzach, Nördlingen, Linz, ripropongono per tutta la catena alpina quella localizzazione pedemontana sottolineata da Mira nel suo studio sui centri di fiera lombardi.<sup>49</sup> Il che non implica, ovviamente, la necessità di una relazione tra la montagna e l'attività di questi mercati, anche se in alcuni casi il rapporto sussiste, collocandosi i centri di fiera in punti di traffico nodali percorsi da direttrici provenienti dalle Alpi. Senz'altro più univoco il significato delle poche fiere di rilievo per il commercio a distanza interne all'arco alpino stesso e ancora attive nel Settecento come Bolzano o Graz, o dei grandi mercati periodici di bestiame, come Lugano e Gap. Per le prime la funzione di interfaccia nel commercio a distanza era motivata dal concorrere di una posizione favorevole rispetto alle vie di traffico con la presenza di istituzioni che agevolavano e rendevano meno costosa l'attività di scambio. Le ricadute locali dell'attività, in particolare per quanto riguarda Bolzano, erano assai rilevanti.<sup>50</sup> Diverso invece il ruolo delle fiere di bestiame, che fungevano da collettore territoriale per la produzione zootecnica decentrata sul territorio montano, al fine di organizzarne l'esportazione verso il piano. Significativo in questo senso il ruolo della fiera di Lugano, per la quale a fine

Settecento passavano 18'000 capi provenienti dalle Alpi svizzere e destinati alla Pianura padana.<sup>51</sup>

## LA POSIZIONE DEL CETO MERCANTILE NELL'AMMINISTRAZIONE DELLE CITTÀ ALPINE

Al di là della funzione strettamente commerciale delle città, con le sue articolazioni tra mercato locale e scambi a distanza, pare interessante sottolineare il ruolo rilevante dei ceti mercantili nell'amministrazione dei centri urbani dell'area alpina centrale. In diversi casi anche laddove le città erano sede del potere territoriale (Innsbruck, Salisburgo, Bressanone), gli organi di rappresentanza dei cittadini (*Rat, Magistrat*) erano titolari di importanti funzioni amministrative. E in essi, almeno per quanto riguarda il XVII e XVIII secolo, la componente mercantile era assolutamente rilevante. Bolzano costituisce un caso limite, in quanto il potere del ceto mercantile locale, fondato sui privilegi di fiera, nel '700 era consolidato al punto da avere un ruolo di primo piano non soltanto nell'amministrazione civica (tra il 1750 e il 1798, 9 *Bürgermeister* su 11 erano mercanti),<sup>52</sup> ma anche, specie nei decenni finali del secolo, nella politica della dieta provinciale tirolese.<sup>53</sup> Pure a Bressanone, sede del principe vescovo, il ceto mercantile era, a fine Settecento, il gruppo più fortemente rappresentato nel consiglio comunale (le cui funzioni però erano qui più limitate che altrove): tra 1773 e 1805 il 40 per cento dei componenti del consiglio proveniva da famiglie mercantili (mentre il secondo gruppo più numeroso, quello degli osti, era di poco superiore al 10 per cento).<sup>54</sup> E così a Innsbruck che, anche in quanto capoluogo provinciale, non poteva certo essere definita città mercantile, il ceto commerciale era molto forte all'interno del consiglio comunale. Nel XVII secolo il 31 per cento dei membri del consiglio era costituito da mercanti, in equilibrio con osti e artigiani, entrambi rappresentati con una percentuale del 29 per cento. Nel secolo successivo la quota dei mercanti crebbe ulteriormente, toccando il 49 per cento.<sup>55</sup> Lo schema si ripete in un'altra rilevante città delle Alpi centro-orientali: Salisburgo. Sede anch'essa di un importante principato vescovile, aveva sviluppato una spiccata vocazione mercantile, legata in misura consistente al commercio a distanza; il magistrato civico, comunque subordinato al benessere del principe vescovo, era composto quasi esclusivamente da grossi

mercanti, e dallo stesso gruppo provenivano tutti i sindaci nominati tra il 1658 ed il 1831.<sup>56</sup> Diversa invece la situazione a Trento, dove il magistrato consolare risultava saldamente in mano a un patriziato urbano che, pur non disdegnando affari commerciali esercitati tramite società e intermediari, aveva precluso, di fatto, ai mercanti l'accesso alle cariche consiliari,<sup>57</sup> mentre a Monaco di Baviera la presenza mercantile era rilevante, ma solo al primo livello dell'organo di rappresentanza cittadino, con il secondo, più ristretto, egemonizzato dal patriziato.<sup>58</sup>

Il radicamento del ceto mercantile nell'élite urbana, un fenomeno che Franz Mathis definisce caratteristico in generale della città preindustriale,<sup>59</sup> è dunque riscontrabile anche in diverse importanti realtà delle Alpi centrali del Settecento, a riprova di quanto le funzioni commerciali continuassero a costituire una componente significativa dell'identità urbana.

## CONCLUSIONI

Quanto brevemente visto, mostra come la funzione commerciale rivestisse, per una parte consistente dei centri urbani della montagna alpina, un ruolo rilevante. Le città, non autosufficienti economicamente, necessitavano di un costante apporto di derrate alimentari dal circondario, costituendo così un mercato di sbocco per le eccedenze della produzione agricola rurale. In cambio, i centri urbani offrivano servizi di tipo artigianale, manifatturiero, religioso e amministrativo, costituendo al contempo un'interfaccia con più vasti circuiti di mercato. Le istituzioni cittadine, un connubio tra atti di volontà del potere politico e sedimentazione di consuetudini, consentivano spesso una riduzione dei costi di transazione – raccolta delle informazioni e garanzia di esecutività dei contratti – significativa ai fini dell'esercizio dell'attività commerciale. Diversi i fattori che poi influenzavano dimensioni e modalità di quest'ultima: la posizione rispetto agli itinerari del commercio internazionale, l'estensione e le caratteristiche economiche del territorio che gravitava sul centro, la struttura demografica, il sussistere di specifiche dotazioni infrastrutturali, di competenze e, appunto, istituzionali. In questo senso anche in area alpina esistevano reti comprendenti centri urbani e borghi grossi, all'interno delle quali potevano anche verificarsi specializzazioni funzionali. In Tirolo, ad esempio, mentre le competenze politiche e amministrative erano

concentrate per lo più a Innsbruck e nelle sedi vescovili di Trento e Bressanone, il commercio interregionale e a distanza faceva capo essenzialmente a Bolzano e, in misura minore, a Hall, che a loro volta avevano intensi rapporti di scambio a sud con Verona e la Lombardia veneta, e a nord con le città mercantili della Germania meridionale. In altre realtà alpine invece, come quella della Stiria con Graz, o del Delfinato con Grenoble, funzioni amministrative e commerciali potevano far capo a un unico centro. Indicativo della rilevanza delle funzioni mercantili anche il ruolo giocato dal ceto mercantile nell'amministrazione comunale in diverse località delle Alpi centrali. Per alcune zone dell'arco alpino meridionale (Tirolo, Veneto, Piemonte), il passaggio tra Sette e Ottocento vide una crescita anche notevole delle occasioni di commercializzazione nei centri minori, mentre tradizionali tappe del commercio a distanza, come le fiere di Bolzano, caddero vittima della trasformazione delle modalità degli scambi internazionali, che l'avvento della ferrovia avrebbe ulteriormente accelerato. Pur articolate nel proprio manifestarsi e soggette a trasformazioni, anche radicali, nel tempo, le funzioni di mercato sembrano comunque aver costituito, in area alpina come altrove, un connotato tipico dell'essere città.

#### NOTE

- 1 Tra gli altri S. R. Epstein (ed.), *Town and country in Europe, 1300–1800*, Cambridge 2001; M. Berengo, *L'Europa delle città: il volto della società urbana europea tra medioevo ed età moderna*, Torino 1999; H. Knittler, *Die europäische Stadt in der frühen Neuzeit: Institutionen, Strukturen, Entwicklungen*, Wien 2000 e, per l'area alpina, *Storia delle Alpi*, 5, 2000.
- 2 Si notino a proposito le osservazioni critiche di Jon Mathieu sui criteri di classificazione adottati nella statistica delle città europee pubblicata dal gruppo guidato da Paul Bairoch in J. Mathieu, *Geschichte der Alpen 1500–1900. Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft*, Wien, Köln, Weimar 1998, p. 73–74.
- 3 Un esempio di come si possa definire una griglia interpretativa relativamente ampia del concetto di città in area alpina, senza perdere nulla in termini di rigore metodologico, in: C. A. Hoffmann, *Landesherrliche Städte und Märkte im 17. und 18. Jahrhundert: Studien zu ihrer ökonomischen, rechtlichen und sozialen Entwicklung in Oberbayern*, Kallmünz 1997, in particolare pp. 11–19. Sull'utilizzo di criteri diversificati per la definizione del concetto di città per il medioevo tirolese si veda O. Auge, «Stadtwerdung in Tirol: Ansätze, Erkenntnisse und Perspektiven vergleichender Stadtgeschichtsforschung», in: R. Loose, S. Lorenz (edd.), *König, Kirche, Adel: Herrschaftsstrukturen im mittleren Alpenraum und angrenzenden Gebieten (6.–13. Jahrhundert)*, Bozen 1999, pp. 307–364, in particolare pp. 351 ss.
- 4 Celeberrima la sua tesi sulla città come centro motore della crescita economica medievale. Si veda ad esempio il capitolo VII della sua *La civilisation occidentale au Moyen Âge du milieu du XVe siècle. Le mouvement économique et sociale*, uscita originariamente in

- G. Glotz (ed.), *Histoire du Moyen Age*, t. VIII, 2e section de l'*Histoire Générale*, Paris 1933. Sulla questione si veda anche C. Violante, *La fine della «grande illusione». Uno storico europeo tra guerra e dopoguerra, Henri Pirenne (1914–1923). Per una rilettura della Histoire d'Europe*, Bologna 1997, pp. 343 ss.
- 5 La posizione di Weber ha dei risvolti interessanti, in quanto nella sua concezione un centro di mercato, per essere città, doveva servire prevalentemente a soddisfare la domanda della popolazione residente con i prodotti del centro stesso o dell'immediato circondario. Il commercio a distanza rivestiva dunque un ruolo di secondo piano, tutt'al più complementare. La tassonomia weberiana della città in M. Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, Tübingen 1976, Halbband 2, Kapitel IX, 7. Abschnitt, ripreso dall'originale «Die Stadt», *Archiv für Sozialwissenschaften und Sozialpolitik*, 47, 1921. Per quanto detto in precedenza si vedano in particolare pp. 727–728. Weber deve molto all'analisi della città medievale in W. Sombart, *Der moderne Kapitalismus*, ed. or. Leipzig 1902.
  - 6 Per Christaller le funzioni di mercato della città sono essenziali nella spiegazione dell'organizzazione gerarchica dei centri abitati su di un territorio (W. Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland*, Darmstadt 1968, ed. or. Jena 1933), mentre per von Thünen spiegano in gran parte le diverse tipologie di sfruttamento agricolo dei territori circostanti (J. H. von Thünen, *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, Stuttgart 1966, ed. or. Rostock 1842).
  - 7 Si vedano in particolare i capitoli terzo e quarto del terzo libro della *Ricchezza delle nazioni*, dedicati all'evoluzione urbana dopo la caduta dell'impero romano e al ruolo delle attività commerciali cittadine in termini di sviluppo economico generale (A. Smith, *An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations*, edited by R. H. Campbell and A. S. Skinner, Oxford 1976, pp. 397–427, ed. or. London 1776).
  - 8 Una revisione critica del concetto di centralità in chiave storica, con diversi esempi dalla Svizzera e dalla Germania meridionale, in H.-J. Gilomen, M. Stercken (edd.), *Zentren: Ausstrahlung, Einzugsbereich und Anziehungskraft von Städten und Siedlungen zwischen Rhein und Alpen*, Zürich 2001. Sull'indebolirsi dei parametri classici della centralità, e in generale sulle tendenze dello sviluppo contemporaneo delle città alpine, cfr. A. Borsdorf, M. Paal, «Die «Alpine Stadt»: Bemerkungen zu Forschungsfragen und wissenschaftlichen Perspektiven – Eine Einleitung», in: A. Borsdorf, M. Paal (edd.), *Die «Alpine Stadt» zwischen lokaler Verankerung und globaler Vernetzung: Beiträge zur regionalen Stadtforschung im Alpenraum*, Wien 2000, pp. 9–25.
  - 9 Sulla complessità del quadro storico-economico nelle Alpi si vedano i contributi in A. Leonardì (ed.), *Aree forti e deboli nello sviluppo della montagna alpina*, Trento 2001.
  - 10 J.-F. Bergier, «Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut moyen âge au XVII siècle», *Le Alpi e l'Europa III: Economia e transiti*, Bari 1975, pp. 1–72, in particolare pp. 13–25.
  - 11 A proposito Id., «Des Alpes traversées aux Alpes vécues. Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes», *Storia delle Alpi*, 1, 1996, pp. 11–21.
  - 12 Mathieu (cfr. nota 2), in particolare pp. 82–83.
  - 13 La questione definitoria relativa al concetto di città è piuttosto intricata, e non pare esserci ancora univocità in proposito. Di seguito si opta pertanto per un concetto ampio di città, in cui vengono accolti insediamenti anche non particolarmente rilevanti dal punto di vista demografico (ovvero al di sotto della soglia di 5000 abitanti che in diverse ricerche è stata posta come limite inferiore per una definizione di città), ma dotati di funzioni economiche, amministrative e giuridiche che li rendono comunque centrali rispetto a una realtà territoriale. Da questo punto di vista merita attenzione il ruolo dei «borghi grossi» (che significativamente nella realtà di lingua tedesca assumono in molti casi la qualifica di «Märkte»), ovvero di quelle realtà intermedie tra centro rurale e città, messo in rilievo recentemente

- da M. Cavallera, «Il luogo della mediazione e dello scambio: città e borghi grossi prealpini (secoli XVII–XVIII)», *Storia delle Alpi* (cfr. nota 1), pp. 139–155 o quello delle «piccole città» (P. Clark [ed.], *Small towns in early modern Europe*, Cambridge 1995). I vincoli ambientali, la densità della popolazione e l'attività economica esercitata sono fattori che occorrerebbe forse tener presenti in area alpina per spiegare non solo il numero degli insediamenti di tipo urbano, ma anche le dimensioni degli stessi. Ciò significa che nelle Alpi anche centri relativamente piccoli svolgevano in diversi casi funzioni tipicamente urbane.
- 14 Per alcune questioni analoghe a quelle qui discusse si veda anche A. Bonoldi, «Fiere e mercati in area alpina tra funzioni locali e intermediazione (secoli XVIII–XIX)», in: F. Piola Caselli (a cura di), *Regioni alpine e sviluppo economico. Dualismi e processi d'integrazione (secc. XVIII–XX)*, Milano 2003, pp. 105–126.
  - 15 Per uno studio recente sul ruolo degli aspetti istituzionali nella formazione dei mercati in generale, si veda S. R. Epstein, *Freedom and growth: the rise of states and markets in Europe, 1300–1750*, London, New York 2000. Per quanto non risparmi critiche all'approccio cosiddetto neoistituzionalista, Epstein ne riprende in gran parte i temi, assegnando però un ruolo centrale al consolidamento dell'autorità statale nell'espansione dell'economia di mercato. Del tutto opposta, ad esempio, l'ottica di De Long e Shleifer, che vedono nel rafforzamento delle competenze dello stato un fattore di pesante limitazione della crescita urbana, considerata dai due autori come indice di sviluppo economico (J. B. De Long, A. Shleifer, «Princes and merchants: european city growth before the industrial revolution», *Journal of Law and Economics*, XXXVI, 1993, pp. 671–702). Sull'argomento si veda anche Ch. Tilly, W. P. Blockmans, *Cities and the rise of states in Europe: a. d. 1000 to 1800*, Boulder 1994. Per una panoramica di ampio respiro sulle questioni legate alle relazioni economiche tra città e territori circostanti, si veda ancora S. R. Epstein, «Introduction. Town and country in Europe, 1300–1800», in: Epstein (cfr. nota 1), pp. 1–29. Sul rapporto tra ascesa dell'assolutismo e funzione economica delle città nella realtà asburgica F. Baltzarek, «Staat und Bürgertum im Zeitalter des Kameralismus und Merkantilismus im Habsburgerreich: Ein Versuch zur Typologie vorindustriellen Städtewesens in seinen politischen und sozio-ökonomischen Strukturen», in: W. Rausch (ed.), *Die Städte Mitteleuropas im 17. und 18. Jahrhundert*, Linz 1981, pp. 267–282.
  - 16 M. Mitterauer, «Typen und räumliche Verteilung der mittelalterlichen Städte und Märkte in den österreichischen Ländern», in: F. Huter, G. Zwanowetz (edd.), *Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer*, Innsbruck 1977, pp. 259–282.
  - 17 Cfr. per il Delfinato, R. Favier, *Les villes du Dauphiné aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Grenoble 1993, p. 11, che però anticipa per il caso francese questa fase di un secolo, e *supra*, nota 15.
  - 18 Sulla questione dei diritti di mercato (*Marktrecht*) in generale, numerose osservazioni in M. Mitterauer, *Markt und Stadt im Mittelalter: Beiträge zur historischen Zentralitätsforschung*, Stuttgart 1980, mentre per il caso tirolese cfr. Auge (cfr. nota 3).
  - 19 Fondamentale nel definire la funzione di mercato della città anche il diritto di deposito (*Niederlagsrecht*). Per quanto riguarda Innsbruck, ad esempio, nella conferma scritta (*Verbriefung*) dei privilegi civici del 9 giugno 1239 da parte di Ottone di Merania, si prevede esplicitamente: «Ut infra aquas, que vocantur Mellach et Ciler, et in tota comitia nostra niderlaz nusquam habeatur, nisi in eodem foro nostro Insbrucke. Et ut universa thelonea libere transeant et secure [...]» Documento pubblicato in E. Schwind, A. Dopsch (edd.), *Ausgewählte Urkunden zur Verfassungs-Geschichte der deutsch-österreichischen Erblande im Mittelalter*, Innsbruck 1895, n. 37.
  - 20 Con eccezione di Kitzbühel, sorta per volere dei duchi di Baviera in una zona di intense comunicazioni con il Salisburghese, di Lienz, sulla via della Pusteria e della Drava, e di Vils su di un percorso di collegamento per la Germania meridionale, le città del Tirolo del nord sorgono tutte lungo l'asta dell'Inn. Quelle dell'Alto Adige/Südtirol, ad esclusione di

- Brunico in Pusteria, si collocano lungo le valli dell'Adige e dell'Isarco, in corrispondenza dei principali itinerari transalpini del Brennero e di Resia, così come sull'Adige sorgevano le città trentine, con l'eccezione di Riva e Arco, le cui posizioni erano comunque estremamente importanti per i traffici dell'area gardesana, e di Levico, posta su uno dei principali itinerari tra Venezia e la Germania meridionale. In generale cfr. F.-H. Hye, *Die Städte Tirols. Band 1: Bundesland Tirol*, Wien 1980 e, dello stesso autore, *Die Städte Tirols. 2. Teil: Südtirol*, Innsbruck 2001.
- 21 F.-H. Hye, «Städtepolitik unter Meinhard II. und seinen Nachfolgern», *Eines Fürsten Traum. Meinhard II. – Das Werden Tirols*, Dorf Tirol 1995, pp. 274–277.
  - 22 Cfr. M. Kosi, «Die mittelalterlichen Städte Sloweniens im Lichte der Verkehrsverbindungen», *Storia delle Alpi* (cfr. nota 1), pp. 63–75. Per il Delfinato cfr. Favier (cfr. nota 17), pp. 216 ss.
  - 23 Hoffmann (cfr. nota 3), pp. 278–279.
  - 24 Cfr. R. Loose, «Siedlungsgeschichte des südlichen mittleren Alpenraumes (Südtirol, Trentino, Bellunese)», *Tiroler Heimat*, 60, 1996, pp. 5–86, in particolare pp. 14–21, 29–32, 52–54.
  - 25 Esempio il caso di Belluno nel XVI secolo, riportato in Mathieu (cfr. nota 2), p. 89.
  - 26 Nel caso tirolese lo stretto rapporto tra città e vie di comunicazione a distanza è sostenuto con forza da F. Metz, «Die Tiroler Stadt», *Geographischer Jahresbericht aus Österreich*, 16, 1933, pp. 157–181. Cfr. anche Auge (cfr. nota 3), pp. 314–315.
  - 27 Mathieu (cfr. nota 2), pp. 89–90, Favier (cfr. nota 17), in particolare pp. 183–192.
  - 28 Frequenti e accessori al mercato settimanale i divieti di «Fürkauf», ovvero di intermediazione commerciale delle derrate alimentari, introdotti al fine di contenere le dinamiche dei prezzi, ma non di rado disattesi.
  - 29 Sul rapporto tra funzioni mercantili e paesaggio urbano D. Calabi, *Il mercato e la città: piazze, strade, architetture d'Europa in età moderna*, Venezia 1993.
  - 30 Hye 1980 e 2001 (cfr. nota 19). Nel territorio Bellunese solo il capoluogo, nel '700, godeva di un mercato settimanale. Nel secolo successivo istituzioni analoghe sarebbero sorte anche nei borghi più importanti. Cfr. G. Bergamo, «Fiere e mercati della provincia di Belluno», *Commercio periodico e territorio*, Padova 1989, pp. 23–124.
  - 31 Favier (cfr. nota 17), pp. 239–240.
  - 32 Hoffmann (cfr. nota 3), pp. 284–287, Favier (cfr. nota 17), pp. 239.
  - 33 Hoffmann (cfr. nota 3), pp. 281–282.
  - 34 Cfr. *Schreibkalender auf das Schalt-Jahr nach der gnaderichen Geburt unsers Heilands Jesu Christi MDCCXCVI*, Innsbruck 1795; *Neustes Tagbuch oder Schreib- und Wirtschaftskalender auf das Schalt-Jahr 1796*, Bozen 1795.
  - 35 Nel dettaglio, i mercati annuali tirolesi erano così distribuiti nel corso dell'anno: gennaio 11, febbraio 12, marzo 24, aprile 25, maggio 19, giugno 18, luglio 10, agosto 11, settembre 33, ottobre 36, novembre 36, dicembre 12. Ibid.
  - 36 *Schreibkalender auf das gemeine Jahr nach der gnadenreichen Geburt unsers Heilandes Jesu Christi 1873*, Innsbruck 1872.
  - 37 M. Ambrosoli, «Fiere e mercati in un'area agricola piemontese fra Sette e Ottocento», *Storia d'Italia, Annali I: Dal feudalesimo al capitalismo*, Torino 1978, pp. 661–713, qui pp. 684–685.
  - 38 Biblioteca del Museo Correr, Venezia, Fondo Donà delle Rose, n. 315, fasc. 4, «Leggi per Fiere e Mercati della Terra Ferma» (si tratta di una prima elaborazione di dati parziali, che attendono di essere integrati con altre fonti). Molto simile all'andamento tirolese anche quello dei mercati della provincia di Belluno, la cui distribuzione non cambia sensibilmente sul lungo periodo. Cfr. Bergamo (cfr. nota 30), p. 59.
  - 39 I dati, relativi alla seconda metà dell'Ottocento, in G. Biagioli, «Il potere e la piazza. Gli spazi del mercato agricolo nell'Italia centro-settentrionale», in: P. Bevilacqua (ed.), *Storia dell'agricoltura italiana in età contemporanea*, vol. III, Venezia 1991, pp. 3–63.



- 40 Favier (cfr. nota 17), p. 242.
- 41 La questione è stata posta anche da Bernard Lepetit per la Francia della prima metà dell'Ottocento, dove a fronte di un numero globale di occasioni di fiere e di giorni di fiera in crescita tra 1810 e 1840, si è osservata una correlazione negativa su base dipartimentale tra densità di fiera e alcuni indicatori indiretti (*proxy*) di sviluppo economico. B. Lepetit, «Les formes d'intégration des campagnes à l'économie d'échange dans la France pré-industrielle: le semis des foires», in: N. Bulst, J. Hooock, F. Irsigler (edd.), *Bevölkerung, Wirtschaft und Gesellschaft: Stadt-Land-Beziehungen in Deutschland und Frankreich 14. bis 19. Jahrhundert*, Trier 1983, pp. 169–189.
- 42 Anche nell'Alta Baviera del secondo Settecento il numero dei mercati annuali sul territorio risultava in crescita. Cfr. Hoffmann (cfr. nota 3), p. 281. Motivazioni, caratteristiche e dimensioni effettive di questo processo richiederebbero comunque, per tutti i casi qui brevemente accennati, un maggiore approfondimento.
- 43 Favier (cfr. nota 17), p. 243.
- 44 I dati tratti dall'allegato a una consulta del 24 gennaio 1780, edita in C. Beccaria, «Atti di governo. Serie II: 1778–1783», a cura di R. Canetta, Milano 1990, sono trattati più analiticamente in Bonoldi (cfr. nota 14), p. 123.
- 45 Dalle 331 fiere, di cui 112 di montagna del 1753, a distanza di un secolo si era passati a 655, rispettivamente 244. Cfr. Ambrosoli (cfr. nota 37), pp. 678, 699.
- 46 Bergamo 1989 (cfr. nota 30), p. 111.
- 47 Pare assodato che le vie di terra abbiano avuto un ruolo primario nell'interscambio continentale e nella creazione di una rete di centri mercantili e fieristici tra tardo medioevo e prima età moderna (J. H. Munro, «The «New Institutional Economics» and the Changing Fortunes of Fairs in Medieval and Early Modern Europe: the Textile Trade, Warfare, and Transaction Costs», *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, 88, 2001, pp. 1–47), e non sembra che per il Settecento si possa parlare di una generale perdita di importanza dei percorsi terrestri, mentre si assiste a un rafforzamento di alcuni itinerari a danno di altri. Esempio di questo processo in area alpina il caso di Villach, analizzato in H. Hassinger, «Die Handels- und Verkehrsstellung Villachs bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts», *Carinthia*, I, 166, 1976, pp. 211–264.
- 48 Cfr., in generale, S. Cavaciocchi (ed.), *Fiere e mercati nell'integrazione dell'economia europea: secc. XIII–XVIII*, Firenze 2001.
- 49 G. Mira, *Le fiere lombarde nei secoli XIV–XVI: prime indagini*, Como 1955.
- 50 Per quanto riguarda Bolzano sia consentito rinviare ad A. Bonoldi, *La fiera e il dazio: economia e politica commerciale nel Tirolo del secondo Settecento*, Trento 1999, mentre per Graz si veda F. Popelka, *Geschichte der Grazer Messen*, Graz 1921.
- 51 Sul commercio del bestiame in area alpina si veda il saggio di G. Fumi, «L'esportazione di bestiame dalla Svizzera e l'allevamento bovino in Lombardia (secoli XVIII–XIX)», in: F. Piola Caselli (cfr. nota 14), pp. 153–188; sul rilievo della fiera di bestiame di Gap, nel Delfinato, D. Margairaz, *Foires et marchés dans la France préindustrielle*, Paris 1988, pp. 102–105.
- 52 Ch. Egger, *Bozen zwischen Stagnation und Wandel: Zur Geschichte der Verfassung, des Finanzwesens und der Wirtschaft von 1765–1795*, Diss., Innsbruck 1993, p. 36.
- 53 H. Heiss, «Die ökonomische Schattenregierung Tirols: zur Rolle des Bozner Merkantilmagistrats vom 17. bis ins frühe 19. Jahrhundert», *Geschichte und Region / Storia e regione*, 1, 1992, 1, pp. 66–87.
- 54 Cfr. H. Heiss, «Altes und neues Stadtbürgertum in Brixen 1770–1803», in: H. Flachenecker, H. Heiss, H. Obermair (edd.), *Stadt und Hochstift: Brixen, Bruneck und Klausen bis zur Säkularisation 1803 / Città e Principato: Bressanone, Brunico e Chiusa fino alla secolarizzazione 1803*, Bolzano 2000, pp. 305–332, in particolare pp. 315–321.
- 55 H. Felderer, *Die Geschichte der Verwaltung der Stadt Innsbruck von 1700 bis 1784*, Innsbruck 1996, pp. 37–45.

- 56 G. Barth-Scalmani, «Die Lebenswelt des altständischen Bürgertums am Beispiel des Handelsstandes in Salzburg», in: R. Hoffmann (ed.), *Bürger zwischen Tradition und Modernität*, Wien, Köln, Weimar 1997, pp. 29–51, e H. Dopsch, R. Hoffmann, *Geschichte der Stadt Salzburg*, Salzburg, München 1996, in particolare pp. 350–398.
- 57 Cfr. C. Donati, *Ecclesiastici e laici nel Trentino del Settecento*, Roma 1975, pp. 264–290.
- 58 Hoffmann (cfr. nota 3), pp. 221–235.
- 59 F. Mathis, *Zur Bevölkerungsstruktur österreichischer Städte im 17. Jahrhundert*, Wien 1977, p. 110.

Leere Seite  
Blank page  
Page vide