

# Geschichte und Region/Storia e regione

25. Jahrgang, 2016, Heft 2 – anno XXV, 2016, n. 2

## Verkehr und Infrastruktur Trasporti e infrastrutture

Herausgeber dieses Heftes/curatori di questo numero  
Andrea Bonoldi/Hannes Obermair

**StudienVerlag**

Innsbruck  
Wien  
Bozen/Bolzano

**Ein Projekt/un progetto** der Arbeitsgruppe/del Gruppo di ricerca „Geschichte und Region/Storia e regione“

**Herausgeber/a cura di:** Arbeitsgruppe/Gruppo di ricerca „Geschichte und Region/Storia e regione“, Südtiroler Landesarchiv/Archivio provinciale di Bolzano und/e Kompetenzzentrum für Regionalgeschichte der Freien Universität Bozen/Centro di competenza Storia regionale della Libera Università di Bolzano

**Geschichte und Region/Storia e regione is a peer reviewed journal.**

**Redaktion/redazione:** Andrea Bonoldi, Francesca Brunet, Siglinde Clementi, Andrea Di Michele, Ellinor Forster, Florian Huber, Stefan Lechner, Hannes Obermair, Gustav Pfeifer, Martina Salvante, Philipp Tolloi, Oswald Überegger  
*Geschäftsführend/direzione:* Margareth Lanzinger  
*Redaktionsanschrift/indirizzo della redazione:* Geschichte und Region/Storia e regione, Südtiroler Landesarchiv/Archivio Provinciale di Bolzano, A.-Diaz-Str./via A. Diaz 8, I-39100 Bozen/Bolzano, Tel. + 39 0471 411972, Fax +39 0471 411969  
e-mail: [info@geschichteundregion.eu](mailto:info@geschichteundregion.eu)  
Internet: [geschichteundregion.eu](http://geschichteundregion.eu); [storiaeregione.eu](http://storiaeregione.eu)

**Korrespondenten/corrispondenti:** Giuseppe Albertoni, Trento · Thomas Albrich, Innsbruck · Helmut Alexander, Innsbruck · Agostino Amantia, Belluno · Marco Bellabarba, Trento · Laurence Cole, Salzburg · Emanuele Curzel, Trento · Elisabeth Dietrich, Innsbruck · Alessio Fornasin, Udine · Thomas Götz, Regensburg · Paola Guglielmotti, Genova · Maria Heidegger, Innsbruck · Hans Heiss, Brixen · Martin Kofler, Lienz · Margareth Lanzinger, Wien · Werner Matt, Dornbirn · Wolfgang Meixner, Innsbruck · Luca Mocarelli, Milano · Cecilia Nubola, Trento · Tullio Omezzoli, Aosta · Luciana Palla, Belluno · Eva Pfanzerler, Innsbruck · Luigi Provero, Torino · Reinhard Stauber, Klagenfurt · Gerald Steinacher, Lincoln/Nebraska · Rodolfo Taiani, Trento · Michael Wedekind, Wien · Rolf Wörsdörfer, Frankfurt

**Presserechtlich verantwortlich/direttore responsabile:** Günther Pallaver

Titel-Nr. STV 5556 ISSN 1121-0303

Bibliographische Informationen der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.

© 2017 by StudienVerlag Ges.m.b.H., Erlererstraße 10, A-6020 Innsbruck  
e-mail: [order@studienverlag.at](mailto:order@studienverlag.at), Internet: [www.studienverlag.at](http://www.studienverlag.at)

Geschichte und Region/Storia e regione erscheint zweimal jährlich/esse due volte l'anno. Einzelnummer/singolo fascicolo: Euro 29,00 (zuzügl. Versand/più spese di spedizione), Abonnement/abbonamento annuo (2 Hefte/numeri): Euro 41,00 (Abonnementpreis inkl. MwSt. und zuzügl. Versand/IVA incl., più spese di spedizione). Alle Bezugspreise und Versandkosten unterliegen der Preisbindung. Abbestellungen müssen spätestens 3 Monate vor Ende des Kalenderjahres schriftlich erfolgen. Gli abbonamenti vanno disdetti tre mesi prima della fine dell'anno solare.

Aboservice/servizio abbonamenti: Tel.: +43 (0)512 395045, Fax: +43 (0)512 395045 - 15  
E-Mail: [aboservice@studienverlag.at](mailto:aboservice@studienverlag.at)

Layout: Fotolitho Lana Service; Umschlaggestaltung/copertina: Dall'Ö&Freunde  
Umschlagbild/foto di copertina: Verkehrsstau am Brennerpass, 1950er Jahre / In coda al passo del Brennero, anni '50 (Sammlung/collezione Reinhold Nössing, Geschichtsverein Brixen); Inserat anlässlich der Eröffnung der Brennereisenbahn / Annuncio in occasione dell'inaugurazione della ferrovia del Brennero (Innsbrucker Nachrichten 14, 186, 16. August/agosto 1867, S. 1731).

Alle Rechte vorbehalten. Kein Teil des Werkes darf in irgendeiner Form (Druck, Fotokopie, Mikrofilm oder in einem anderen Verfahren) ohne schriftliche Genehmigung des Verlags reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, vervielfältigt oder verbreitet werden. È vietata la riproduzione, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico, non autorizzata.

Gedruckt auf umweltfreundlichem, chlor- und säurefrei gebleichtem Papier. Stampato su carta ecologica. Gefördert von der Kulturabteilung des Landes Tirol. Pubblicato con il sostegno dell'ufficio cultura del Land Tirol.



AUTONOME  
PROVINZ  
BOZEN  
SÜDTIROL



PROVINCIA  
AUTONOMA  
DI BOLZANO  
ALTO ADIGE

—  
unibz  
—

## Inhalt/Indice

Editorial/Editoriale  
Verkehr und Infrastruktur  
Trasporti e infrastrutture

Sergio Onger/Ivan Paris . . . . .	18
<i>La riorganizzazione del sistema idroviario padano: l'idrovia Locarno-Venezia</i>	
Alfred Werner Höck. . . . .	41
<i>Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauerntunnels in den Jahren 1901–1909</i>	
Magdalena Pernold. . . . .	64
<i>Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit: Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung</i>	
Paolo Tedeschi . . . . .	82
<i>Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazioni alpine (anni 1960 e 1970)</i>	

## Aufsätze/Contributi

Carlo Bartalucci . . . . .	103
<i>Bartolomeo Talenti alle fiere di Bolzano. Una famiglia di mercanti lucchesi tra istanze di riforma e tradizione</i>	

Julia Hörmann-Thurn und Taxis . . . . .	125
<i>Ao. Univ. Prof. Mag. Dr. Klaus Brandstätter (29.11.1961–23.8.2014) – Eine Erinnerung</i>	
Sabine Jagodzinski/Aleksandra Kmak-Pamirska . . . . .	128
<i>Überlegungen im Nachklang der Konferenz „Regionalität als historische Kategorie. Prozesse, Diskurse, Identitäten im Mitteleuropa des 16.–19. Jahrhunderts“</i>	
Alessandro Paris . . . . .	137
<i>“1813–1816. Il paese sospeso: la costruzione della provincia tirolese / Das Land in der Schwebe. Die Konstruktion des Landes Tirol”. Cronaca del convegno</i>	
Margareth Lanzinger/Janine Maegraith . . . . .	144
<i>Witwenrechte im Litauen des 16. Jahrhunderts. Rezensionessay aus Tiroler Vergleichsperspektive</i>	

## Rezensionen/Recensioni

Margareth Lanzinger, Verwaltete Verwandtschaft. Eheverbote, kirchliche und staatliche Dispenspraxis im 18. und 19. Jahrhundert . . . . .	153
<i>(Jürgen Schlumbohm)</i>	
Florian Huber, Grenzkatholizismen. Religion, Raum und Nation in Tirol 1830–1848 . . . . .	159
<i>(Dieter Langewiesche)</i>	
Wolfram Siemann, Metternich. Stratege und Visionär . . . . .	164
<i>(Karin Schneider)</i>	
Martin Aust/Frithjof Benjamin Schenk (Hg.), Imperial Subjects. Autobiographische Praxis in den Vielvölkerreichen der Romanovs, Habsburger und Osmanen im 19. und frühen 20. Jahrhundert. . . . .	167
<i>(Kurt Scharr)</i>	
Hans Heiss/Rudolf Holzer, Sepp Innerkofler. Bergsteiger, Tourismuspionier, Held . . . . .	169
<i>(Markus Wurzer)</i>	
Nadja Danglmaier/Werner Koroschitz, Nationalsozialismus in Kärnten. Opfer. Täter. Gegner . . . . .	173
<i>(Brigitte Entner)</i>	

## Abstracts

Anschrift der Autoren und Autorinnen/Recapito degli autori e delle autrici

Dieses Heft von *Geschichte und Region/ Storia e regione* versammelt Beiträge, die auf der Tagung der Internationalen Gesellschaft für historische Alpenforschung (IGHA) im September 2015 in Bozen zum Thema „Transit. Infrastrukturen und Gesellschaft in den Alpen von der Antike bis heute“ präsentiert wurden. Einige weitere sind in der Nummer 21/2016 der Zeitschrift *Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* erschienen. Die Konferenz war das Ergebnis des Zusammenwirkens von IGHA, Geschichte und Region/Storia e regione, des *Dipartimento di Economia e Management* der Universität Trient und des Kompetenzzentrums für Regionalgeschichte der Freien Universität Bozen. Das Tagungsthema widmete sich einem besonders ertragreichen Forschungsfeld der historischen Alpenforschung, nämlich der Interaktion zwischen transalpinen Warenströmen, zirkulierenden Menschen und Informationen einerseits und den Veränderungen lokaler Gesellschaften aus einer Perspektive der langen Dauer andererseits, die von der Bronzezeit bis zur Schnellverbindung Turin-Lyon reichte.

Nicht unüblich ist die dialektische Gegenüberstellung von „durchqueren Alpen“ und „gelebten Alpen“.<sup>1</sup> Die erste dieser beiden Bestimmungen bezeichnet den traditionellen Zugang, der den alpinen Raum vor allem aus

1 Jean François BERGIER, *Des Alpes traversées aux Alpes vécues: Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 1 (1996), S. 11–21.

Questo numero di *Geschichte und Region/Storia e regione* ospita alcuni contributi presentati al convegno biennale dell'Associazione internazionale per la storia delle Alpi (AISA), che si è tenuto a Bolzano nel settembre del 2015 ed è stato dedicato al tema “Transiti. Infrastrutture e società dall'antichità ad oggi”. Altri articoli derivanti da relazioni presentate in quell'occasione sono usciti sul numero 21/2016 di *Histoire des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen*. L'incontro è nato dalla collaborazione tra l'AISA, Geschichte und Region/Storia e regione, il Dipartimento di Economia e Management dell'Università degli Studi di Trento e il Centro di competenza per la Storia Regionale della Libera Università di Bolzano. Il tema scelto ha riguardato uno degli ambiti di ricerca più stimolanti per chi si occupa di storia alpina, ovvero l'interazione tra i flussi di circolazione di merci, persone e informazioni attraverso le Alpi e l'evoluzione delle società locali in una prospettiva di lungo periodo, che ha visto gli interventi coprire un lungo arco cronologico, dall'età del Bronzo alla Torino-Lione.

Una nota contrapposizione dialettica riferita alla storia delle Alpi è quella che mette le “Alpi attraversate” di fronte alle “Alpi vissute”.<sup>1</sup> Con la prima accezione viene indicato l'ap-

1 Jean François BERGIER, *Des Alpes traversées aux Alpes vécues: Pour un projet de coopération internationale et interdisciplinaire en histoire des Alpes*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 1 (1996), pp. 11–21.

der Außenperspektive als Grenze und als Hindernis betrachtet hat, das sich militärischen Unternehmungen, Handelsrouten und kulturellen Einflüssen machtvoll in den Weg stellt. Daher lag der Schwerpunkt vor allem auf den Strategien, die ins Werk gesetzt wurden, um die Gebirgskette zu überwinden. Demgegenüber rückte das historische Eigenleben in alpinen *communities* – die „gelebten Alpen“ eben – in den Hintergrund. Historische Erfahrungswelten erhielten in den letzten drei Jahrzehnten jedoch verstärkt Aufmerksamkeit, die zu wichtigen neuen Ergebnissen geführt hat.

In diesem Zusammenhang hat sich innerhalb der avancierten Forschung die Vorstellung durchgesetzt, dass eine belastbare Interpretation der historischen Dynamiken im alpinen Raum auf Zusammenspiel und Wechselwirkung von Durchquerungen, lokalen Gegebenheiten und Austauschbeziehungen mit dem Umland gründen muss. Das bedeutet zugleich eine klare Absage an das Stereotyp der Marginalität und Rückständigkeit und ebenso an die wiederkehrende Idealisierung alpiner Gesellschaften als Hort harmonisch verkürter politischer, ökonomischer und kultureller Autarkie. Der auf Transit und materielle wie immaterielle Aspekte der Verkehrsinfrastruktur gerichtete Blick führt zur Auseinandersetzung mit Planungs- und Arbeitsabläufen, Investitionen, technischen Möglichkeiten und Akteuren. Zugleich müssen aber auch die Rückwirkungen des Transits auf den regionalen Raum und das Wechselspiel von lokalen Vorstellungen und Anstößen von außen einbezogen werden.

proccio tradizionale di chi considerava l'area alpina essenzialmente dal punto di vista esterno, come un confine, un ostacolo che si frapponeva a imprese militari, transiti commerciali e influssi culturali, centrando così l'attenzione soprattutto su possibilità e strategie per superare la catena montuosa. Veniva in tal modo relegata in secondo piano l'esperienza storica propria e connessa al territorio delle comunità locali – le “Alpi vissute” appunto – che invece da un trentennio a questa parte è stata oggetto di nuova attenzione, con risultati importanti.

L'idea di fondo che alimenta oggi la storiografia più attenta è che un'interpretazione corretta delle dinamiche storiche in area alpina debba basarsi sull'interazione e l'influenza reciproca tra attraversamenti, specificità locali e relazioni con le aree circostanti. Un rifiuto deciso dunque dello stereotipo delle Alpi nella storia come luogo della marginalità e arretratezza, ma anche di una certa, ricorrente idealizzazione delle società alpine come manifestazione privilegiata di un'armoniosa autarchia politica, economica e culturale. In questo senso parlare di trasporti e di infrastrutture materiali e immateriali di comunicazione significa dunque trattare di percorsi, investimenti, tecniche e attori, ma anche considerare le ricadute dei transiti sulle comunità del territorio e l'interazione reciproca tra specificità locali e impulsi esterni.

Il discorso attorno ai sistemi di trasporto e comunicazione del passato in area alpina non è tuttavia soltanto una questione puramente storiografica, ma

Die Frage nach Transport- und Verkehrssystemen vergangener Zeiten im Alpenraum ist jedoch nicht ausschließlich historiografischer Natur, sondern ihr kommt auch im öffentlichen Diskurs Bedeutung zu.<sup>2</sup> Große Infrastrukturmaßnahmen wurden häufig nicht nur in Hinblick auf die Anforderungen gestiegener Mobilität sowie hinsichtlich technischer und finanzieller Aspekte debattiert, sondern auch bezüglich mehr oder weniger gut dokumentierter historischer Streckenverläufe thematisiert. Denn alte Routen dienten nicht selten der Legitimierung geplanter Bauvorhaben.<sup>3</sup> Seit den 1970er Jahren ist die öffentliche Meinung besonders stark auf Umweltproblematiken gerichtet, die mit den transalpinen Verkehrsströmen und dem Ausbau der touristischen Infrastruktur – wie Skipisten und Aufstiegsanlagen – verbunden sind. Damit einher geht die Frage nach Praktiken

occupa anche una posizione di rilievo nel dibattito pubblico.<sup>2</sup> La realizzazione di opere infrastrutturali di grandi dimensioni è stata spesso valutata non soltanto in base alla crescente domanda di mobilità e a fattori tecnici ed economico-finanziari, ma anche alla luce di una più o meno documentata tradizione storica di percorsi e transiti lungo determinate direttrici, che non di rado è stata messa in rilievo per dare legittimità ai progetti proposti.<sup>3</sup> Dagli anni Settanta del Novecento in poi inoltre, una parte importante dell'opinione pubblica si è dimostrata particolarmente sensibile nei confronti delle criticità connesse al crescente impatto ambientale dei flussi di traffico transalpino e delle infrastrutture a sostegno della mobilità turistica e della pratica sportiva, come ad esempio piste da sci e impianti di risalita. Un tema, quello della sostenibilità delle pratiche di utilizzo del territorio, che in forme diverse è profondamente radicato nell'esperienza delle comunità alpine.

2 Vgl. Christoph Maria MERKI/Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT, Verkehrsgeschichte. Einleitung/Histoire des transports. Introduction. In: Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT/Christoph Maria MERKI/Rainer C. SCHWINGES (Hg.), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010, S. 17–21.

3 Für den Fall der Brennerautobahn ist ein solcher Zugang exemplarisch aufgezeigt bei Leo FEIST, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, Innsbruck 1980. Zum Zusammenspiel zwischen aktuellen Bauvorhaben und historischer Forschung siehe auch Anselmo BARONI/Elvira MIGLIARIO, Dalle autostrade alle viee romane. Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso diacronico di alcuni grandi assi viari transalpini. In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 21 (2016), S. 13–25. Als neuere interdisziplinäre Untersuchung zu einem der zentralen Knotenpunkte des alpinen Transits, an dem kürzlich der längste Eisenbahntunnel der Welt eröffnet wurde, siehe Marianne BURKHALTER/Christian SUMI (Hg.), Der Gotthard/Il Gottardo. Landscape – Myths – Technology, Zürich 2016.

2 Cfr. Christoph Maria MERKI/Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT, Verkehrsgeschichte. Einleitung/Histoire des transports. Introduction. In: Hans-Ulrich SCHIEDT/Laurent TISSOT/Christoph Maria MERKI/Rainer C. SCHWINGES (a cura di), Verkehrsgeschichte – Histoire des transports, Zürich 2010, pp. 17–21.

3 Per il caso dell'autostrada del Brennero è esemplare di questo approccio Leo FEIST, Vom Saumpfad zur Tiroler Autobahn, Innsbruck 1980. Sull'interazione tra opere attuali e ricerca storica cfr. anche Anselmo BARONI/Elvira MIGLIARIO, Dalle autostrade alle viee romane. Considerazioni di storia politica e istituzionale sull'uso diacronico di alcuni grandi assi viari transalpini. In: Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen 21 (2016), pp. 13–25. Per una recente analisi interdisciplinare di uno dei grandi nodi del transito alpino, che ha da poco visto l'inaugurazione del più lungo tunnel ferroviario del mondo, cfr. Marianne BURKHALTER/Christian SUMI (a cura di), Der Gotthard/Il Gottardo. Landscape – Myths – Technology, Zürich 2016.

der nachhaltigen Nutzung naturräumlicher Ressourcen, die auf unterschiedliche Weise ein tief verankerter Bestandteil alpiner Lebenswelten sind.

Neuere historische Arbeiten haben zu Recht hervorgehoben, dass sich die Untersuchung von Transport- und Verkehrssystemen auf das komplexe Zusammenwirken technologischer, politischer, wirtschaftlicher und kultureller Phänomene einlassen muss.<sup>4</sup> In diesem Sinn sind Transportinfrastrukturen als sozio-technisches System aufzufassen, in das eine Vielzahl divergierender Interessen involviert ist und das den historischen Kontext gleichermaßen beeinflusst wie es von diesem seinerseits geprägt wird.<sup>5</sup> So ist eine Autobahn zwar unverkennbar durch ihre technisch-bauliche Dimension gekennzeichnet, doch sind ihre Realisierung, Nutzung und Wahrnehmung von politischen, sozio-ökonomischen und kulturellen Prozessen abhängig, in die zahlreiche öffentliche und private, lokale und überregionale Akteure einbezogen sind. In einer bestimmten Phase formt sich ein Teil dieser Kräfte zu produktiven Synergien, was die Umsetzung von Infrastrukturvorhaben ermöglicht.

Die Komplexität historischer Untersuchungen von Infrastrukturen und Verkehrssystemen ist nicht zuletzt von

La storiografia ha di recente messo in luce quanto l'analisi dei sistemi di trasporto e di comunicazione debba confrontarsi con una forte complessità, definita dal concorrere di elementi tecnici, politici, economici e culturali.<sup>4</sup> In questo senso, un'infrastruttura di trasporto può essere considerata come un sistema socio-tecnico, che vede la partecipazione di numerosi soggetti con fini diversi, e che influenza ed è a sua volta influenzato dal contesto storico in cui si colloca.<sup>5</sup> Se un'autostrada è innegabilmente una struttura materiale caratterizzata da una precisa dimensione tecnica, la sua realizzazione, il suo uso e la sua percezione sono però condizionati da processi politici, socio-economici e culturali che coinvolgono una moltitudine di attori pubblici e privati, locali e non. In una determinata fase, alcune di queste forze in campo riescono a trovare le sinergie giuste, e ciò rende possibile lo sviluppo dell'infrastruttura.

La complessità dell'analisi storica delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto è anche definita dall'incidenza della dimensione temporale, per cui l'ideazione, la progettazione e l'esecuzione delle opere si estende spesso su tempi molto lunghi, comportando il rischio che possano cambiare le condi-

4 MERKI et al., Einleitung/Introduction, S. 18.

5 Vgl. Paul N. EDWARDS, *Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization*. In: Thomas J. MISA/Philip BREY/Andrew FEENBERG (Hg.), *The History of Sociotechnical Systems. Modernity and Technology*, Cambridge (MA) 2003, S. 185–226. Im weitesten Sinn kommt Edwards zum Schluss, dass: “infrastructures simultaneously shape and are shaped by – in other word, co-construct – the condition of modernity” (S. 186).

4 MERKI et al., Einleitung/Introduction, p. 18.

5 Cfr. Paul N. EDWARDS, *Infrastructure and Modernity: Force, Time, and Social Organization*. In: Thomas J. MISA/Philip BREY/Andrew FEENBERG (a cura di), *The History of Sociotechnical Systems. Modernity and Technology*, Cambridge (MA) 2003, pp. 185–226. In senso più ampio, Edwards giunge a scrivere che: “infrastructures simultaneously shape and are shaped by – in other word, co-construct – the condition of modernity” (p. 186).



deren temporaler Dimension geprägt. Denn Konzept, Planung und Umsetzung konnten sich über sehr lange Zeiträume hinziehen und das Risiko mit sich bringen, dass sich die politischen, technischen oder finanziellen Rahmenbedingungen währenddessen wandelten. Sowohl die politische wie auch die ökonomische Seite von Infrastrukturmaßnahmen sind von solchen Verzögerungen betroffen. In politischer Hinsicht erfordert die Realisierung eines kostenintensiven und groß angelegten Projekts mit weitreichenden Auswirkungen vor Ort die Fähigkeit, es so zu konzeptualisieren, dass ein eindeutiger Zusammenhang zwischen Kosten und Nutzen besteht. Dabei geht es um möglichst genaue Prognosen der Entwicklung des Verkehrsaufkommens – also der Nachfrage – und hinsichtlich der sich bereits abzeichnenden Veränderungen im Transportwesen. Zu berücksichtigen ist, dass Infrastruktur nie isoliert, sondern stets Teil eines größeren Netzes ist, das sich verändert. Bei groß angelegten Verkehrsprojekten handelt es sich also um ziemlich schwierige Unterfangen. Daher überrascht nicht, dass die Zweckmäßigkeit eines neuen Bauvorhabens häufig sehr kontrovers beurteilt wird, wobei sich Vorstellungen zu Nutzungs- und Zukunftsperspektiven der betroffenen Gebiete oft diametral gegenüberstehen.<sup>6</sup> Unter ökonomischen Gesichtspunkten bringen Verzö-

zungen politische, technische e finanziarie di contesto. Sia la dimensione politica, che quella economica delle infrastrutture vengono condizionate da questi tempi dilatati. Sotto il profilo politico, la realizzazione di un'opera di costo elevato, grandi dimensioni e forte impatto sul territorio richiede una capacità di visione che sia in grado di delineare un chiaro rapporto tra costi e benefici. Molto spesso si tratta di fare previsioni il più possibile accurate sull'evoluzione del traffico – e dunque della domanda – e sui cambiamenti in atto nelle tecnologie di trasporto, tenendo anche conto del fatto che un'infrastruttura non è mai isolata, ma si inserisce in una rete destinata anch'essa a trasformarsi nel tempo. Pare chiaro come si tratti di un esercizio piuttosto difficile, e non sorprende dunque che intorno alla valutazione dell'opportunità di un'opera possano insorgere aspri conflitti, oggi alimentati anche da visioni contrastanti sulla funzione e il destino dei territori interessati.<sup>6</sup> Sotto il profilo economico, i tempi lunghi che spesso intercorrono tra l'ideazione e il completamento di un'infrastruttura incidono non soltanto sulla prevedibilità dei costi, ma anche sulle strategie di finanziamento: tra il momento dell'investimento e quello in cui un'infrastruttura comincerà a generare utili possono trascorrere molti anni, e ciò richiede strumenti finanziari pecu-

6 Zum Konflikt unterschiedlicher Verkehrskonzepte im Alpenraum vgl. beispielsweise Anne-Marie GRANET ABISSET, *L'aplanissement de la montagne: un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 21 (2016), S. 233–254.

6 Sul conflitto di visioni differenti nella realizzazione di infrastrutture alpine, cfr. ad es. Anne-Marie GRANET ABISSET, *L'aplanissement de la montagne: un rêve de techniciens et d'aménageurs européens. L'exemple du Lyon Turin Ferroviaire (LTF)*. In: *Histoires des Alpes/Storia delle Alpi/Geschichte der Alpen* 21 (2016), pp. 233–254.

gerungen zwischen der Planungsphase und dem Abschluss von infrastrukturellen Bauten nicht nur die Kostenplanung, sondern auch die Finanzierungsstrategien ins Wanken. Daher sind bei Großprojekten, die erst nach vielen Jahren Gewinne erzielen, besondere Finanzierungsinstrumente nötig.<sup>7</sup> Zu den bereits genannten Aspekten kommt damit als weiterer Faktor die *Governance* hinzu, im Sinne der Koordination der in die verschiedenen Planungs- und Realisierungsphasen sowie in die Erhaltung und Nutzung involvierten Akteure. Denn diese stehen im Spannungsfeld zwischen zentralstaatlichen und regionalen, öffentlichen und privaten Interessen, die zumeist auch internationale Verflechtungen mit einschließen.

Gilt dieser Befund ganz allgemein, so sind Transport- und Verkehrssysteme im alpinen Raum darüber hinaus mit besonderen Anforderungen konfrontiert. Allein die naturräumlichen und klimatischen Bedingungen erhöhen die Kosten der Realisierung und Erhaltung von Infrastrukturen. Gerade die geografischen Hindernisse, die die Mobilität in Bergregionen einschränken, haben einen maßgeblichen Anteil daran, dass sich die Umsetzung und der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur auf den jeweiligen Wirtschafts- und Siedlungsraum besonders nachhaltig auswirken, indem sie den einen Entwicklungschancen bieten, zugleich aber andere davon ausschließen. Was den italienischen Alpenraum in der zweiten Hälfte des 20.

liari.<sup>7</sup> A questi aspetti si connette dunque inevitabilmente anche quello della *governance*, ossia dei processi di coordinamento tra gli attori che partecipano all'ideazione, progettazione, realizzazione, mantenimento e uso delle infrastrutture, su cui convergono questioni come le tensioni tra istanze politiche centrali e periferiche, tra regia pubblica e ruolo dei privati, tra gestione dell'infrastruttura e interessi delle comunità locali, tenuto anche conto del fatto che molte realizzazioni infrastrutturali hanno oggi una dimensione internazionale.

Se quanto detto vale in generale, per il mondo alpino la questione delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto assume connotati specifici, in primo luogo perché la conformazione del territorio e le condizioni climatiche creano vincoli forti, cui sono connessi costi di realizzazione e mantenimento delle infrastrutture relativamente più elevati che altrove. E proprio gli ostacoli materiali alla mobilità in montagna contribuiscono a far sì che la realizzazione o il potenziamento di un'infrastruttura possa ridisegnare in maniera importante lo spazio economico e insediativo del territorio, agevolando in maniera significativa alcune aree ed escludendone altre. Per quanto riguarda le province alpine italiane nella seconda metà del Novecento ad esempio, pare chiaro come l'evoluzione positiva dell'economia della Valle d'Aosta e delle province di Trento e Bolzano rispetto a quelle di

7 Vgl. Youssef CASSIS/Giuseppe DE LUCA/Massimo FLORIO (Hg.), *Infrastructure Finance in Europe. Insights into the History of Water, Transport, and Telecommunications*, Oxford 2016.

7 Cfr. Youssef CASSIS/Giuseppe DE LUCA/Massimo FLORIO (a cura di), *Infrastructure Finance in Europe. Insights into the History of Water, Transport, and Telecommunications*, Oxford 2016.

Jahrhunderts betrifft, so liegt auf der Hand, dass die günstige Wirtschaftsentwicklung im Aostatal, im Trentino und in Südtirol – verglichen etwa mit den Provinzen Belluno und Sondrio<sup>8</sup> – nicht nur mit den unbestreitbaren Vorteilen der Autonomiestatute verbunden ist, sondern auch mit den wichtigen transalpinen Verkehrsachsen, die diese Territorien durchqueren – aber anderswo fehlen. Und dasselbe trifft auch auf die Binnenräume der genannten Regionen zu: Prosperität hat sich im Laufe der Zeit vor allem dort entfaltet, wo die Verkehrsverbindungen am besten ausgebaut sind.<sup>9</sup> Dies macht deutlich, dass Infrastrukturmaßnahmen in den alpinen Regionen eine zentrale Bedeutung zukommt, nicht nur in Hinblick auf ihre raumorganisatorischen und ökonomischen Auswirkungen, sondern auch als Herausforderung auf den verschiedenen Ebenen der regionalen Politik. Diese muss sich Initiativen und Vorhaben stellen, deren Akteure und Ressourcen weit über den eigenen regionalen Raum hinausreichen, aber auch Konfliktsituationen bewältigen, die die Umsetzung und der Betrieb von Infrastrukturen nahezu unvermeidlich vor Ort erzeugen.

Die vier Beiträge des thematischen

Belluno e Sondrio<sup>8</sup> sia da leggere non soltanto alla luce degli indubbi vantaggi connessi agli statuti di autonomia, ma anche in relazione alla presenza sul territorio di importanti direttrici di attraversamento delle Alpi, che nelle altre realtà invece mancano. E un discorso analogo si potrebbe fare all'interno dei singoli territori, con le aree dotate di migliori collegamenti che hanno visto crescere nel tempo il loro peso relativo.<sup>9</sup> Appare così evidente come le infrastrutture giochino un ruolo importante per le regioni alpine non soltanto per le loro ricadute sui processi spaziali ed economici, ma anche perché costituiscono un delicato banco di prova per i diversi livelli di governo locale che devono misurarsi con iniziative e progetti che coinvolgono attori e risorse che vanno ben oltre la dimensione regionale, ma anche con la necessità di risolvere i conflitti che la realizzazione e la gestione delle infrastrutture inevitabilmente genera sul territorio.

I quattro contributi presentati nella parte monografica della rivista affrontano questi temi in relazione ad alcuni importanti progetti infrastrutturali alpini e perialpini tra Otto- e Novecento. Nell'articolo intitolato "La riorganizzazione del sistema idroviario

8 Vgl. Andrea BONOLDI, A Farewell to Marginality. Development Paths in the Italian Alpine Provinces since World War II. In: Andrea BONOLDI/Andrea LEONARDI (Hg.), *Recovery and Development in the European Periphery (1945–1960)*, Bologna/Berlin, 2009, S. 129–161.

9 So steht das Anwachsen städtischer Räume in den Alpen in einem engen Zusammenhang mit deren Lage an Knotenpunkten von Verkehrsnetzen, die sie mit sehr dynamischen voralpinen Ballungsräumen verbinden. Vgl. hierzu Manfred PERLIK, *Alpenstädte: Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit*, Bern 2001.

8 Cfr. Andrea BONOLDI, A Farewell to Marginality. Development Paths in the Italian Alpine Provinces since World War II. In: Andrea BONOLDI/Andrea LEONARDI (a cura di), *Recovery and Development in the European Periphery (1945–1960)*, Bologna/Berlin 2009, pp. 129–161.

9 Il ruolo crescente di molte aree urbane nelle Alpi è ad esempio connesso in modo significativo al loro essere nodi di una rete che le connette con le realtà perialpine più dinamiche. Cfr. Manfred PERLIK, *Alpenstädte: Zwischen Metropolisation und neuer Eigenständigkeit*, Bern 2001.

Teils greifen diese Themenstellungen mit Blick auf einige infrastrukturelle Großprojekte des Alpen- und Voralpenraums im 19. und 20. Jahrhundert auf. Der Beitrag von Sergio Onger und Ivan Paris über die Planung von Wasserwegen in der Poebene – mit dem Ziel einer Verbindung zwischen Locarno und Venedig – richtet sein Augenmerk auf die Wechselfälle eines langwierigen und vielschichtigen, aber letztlich nie verwirklichten Vorhabens. Doch sind daraus Projekte und Debatten entstanden, die Schlaglichter auf einige wesentliche Aspekte der Entwicklung von Verkehrssystemen werfen. Erste Diskussionen über einen modernen Schifffahrtskanal, der die dynamischen Wirtschaftsräume in Lombardo-Venetien und im Tessin mit dem adriatischen Meer verbinden sollte, setzten bereits im 19. Jahrhundert ein. Sie zogen sich durch das gesamte 20. Jahrhundert mit entsprechenden Anpassungen an die technischen, wirtschaftlichen und politischen Veränderungen. So arbeiten die beiden Verfasser die sich wandelnden Kontexte dieses langlebigen Projekts und der internationalen Einbindungen – die Schweiz war bis 1965 involviert – klar heraus und gehen auf Probleme der Abstimmung unterschiedlicher Interessen, auf die Konkurrenz neuer Transportsysteme – zunächst der Eisenbahn, dann der Autobahn – und die schwierige Kostenabschätzung ein. Auch die überwiegend alpine Region Trentino-Südtirol beteiligte sich an einer der Projektphasen in der Überzeugung, dass ein Anschluss ihres Verkehrsnetzes an die geplante Wasserstraße in der Poebene nutzbringend sein könnte. Abge-

padano: l'idrovia Locarno-Venezia", Sergio Onger e Ivan Paris trattano la lunga e complessa vicenda di un'infrastruttura che non è mai stata realizzata, ma che ha dato vita a progetti e dibattiti da cui emergono alcuni aspetti cruciali dell'evoluzione dei sistemi di trasporto. La discussione attorno a un'infrastruttura di navigazione moderna che garantisca un collegamento efficiente tra un'area altamente dinamica come quella lombardo-veneta e ticinese e il mare Adriatico prende le mosse nel corso dell'Ottocento, e si protrae poi per tutto il secolo successivo, riflettendo i mutamenti tecnologici, economici e politici in atto. Tra i fattori messi in luce dai due autori vi sono appunto gli effetti delle variazioni delle variabili di contesto sul progetto nella sua lunga vita, la dimensione internazionale dello stesso, che fino al 1965 vide anche la Svizzera come parte in causa, i problemi di coordinamento tra i numerosi soggetti coinvolti, la concorrenza esercitata da nuove forme di trasporto – prima quello ferroviario, poi quello su gomma – la difficile valutazione preventiva dei costi effettivi dell'infrastruttura. Anche una regione prettamente alpina come il Trentino-Alto Adige partecipò a una fase del progetto, nella convinzione che l'idrovia padana potesse costituire un'utile integrazione alla propria rete di trasporti. Al di là del fatto che in tempi recenti la proposta è riemersa in un'ottica di valorizzazione turistica, un'eredità visibile del progetto, che testimonia anche la maggiore attenzione che nell'Italia postbellica è stata data al trasporto su gomma, è riscontrabile nel fatto che l'autostrada A35 Brescia-

sehen davon, dass das Projekt in jüngerer Zeit in Hinblick auf die touristische Nutzung neu diskutiert wurde, zeigt sich ein Niederschlag in der Trassenführung der 2014 dem Verkehr übergebenen Autobahn A35 Brescia-Bergamo-Mailand, die einem Abschnitt einer der ursprünglich für den Wasserweg geplanten Strecken folgt – was zugleich ein Beleg für die Dominanz des Autoverkehrs im Nachkriegsitalien ist.

Alfred Werner Höck fokussiert in seiner Untersuchung auf Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration in Zusammenhang mit dem Bau des Salzburger Tauertunnels in den Jahren von 1901 bis 1909 und wirft die Frage nach den Lebens- und Arbeitsbedingungen der am Bau beteiligten Arbeiter auf. Ebenso geht es um die Auswirkungen der Präsenz einer großen Masse von ortsfremden Arbeitskräften auf die lokale Gesellschaft. Der Tunnel war ein Schlüsselement eines ambitionierten Bahnprojekts, das die böhmischen Länder über Salzburg mit Triest verknüpfen und damit eine Alternative zu der über Wien führenden Südbahn-Strecke darstellen sollte. Deren Betreibergesellschaft hatte über Jahrzehnte eine wesentliche Monopolstellung an der Verbindung zwischen den wirtschaftlich am stärksten entwickelten Regionen der Monarchie und dem Mittelmeer inne. Obwohl in vergleichsweise kurzer Zeit fertiggestellt, wurde die Tauernverbindung infolge der Auswirkungen des Ersten Weltkriegs in ihrer Bedeutung zum Teil erheblich geschmälert. Das Bauprojekt hatte in relativ dünn besiedelte, soziokulturell wenig differenzierte, sehr traditionale und weitgehend landwirtschaftlich struktu-

Bergamo-Milano, entrata in esercizio nell'estate del 2014, ripercorra parte di uno dei tracciati ipotizzati per l'idrovia.

Il lavoro di Alfred Werner Höck, "Infrastrukturpolitik und Arbeitsmigration am Beispiel des Baues des Salzburger Tauertunnels in den Jahren 1901–1909", è invece incentrato soprattutto sulle condizioni di vita e lavoro delle maestranze impiegate nella realizzazione della galleria ferroviaria dei Tauri, e sull'impatto che ebbe sulla società locale l'afflusso di una massa consistente di manodopera straniera. L'opera rappresentava un elemento chiave della linea ferroviaria che avrebbe dovuto collegare l'area boema a Trieste attraverso il Salisburghese, proponendosi in alternativa al tracciato della *Südbahn* passante per Vienna, che aveva garantito per decenni alla società titolare una posizione di sostanziale monopolio nella gestione dei traffici tra le aree economicamente più evolute dell'impero e il mare. Se l'infrastruttura fu portata a termine piuttosto rapidamente, il suo ruolo sarebbe però stato almeno in parte ridimensionato a causa degli sconvolgimenti portati dalla prima guerra mondiale. La realizzazione della linea fece affluire in aree alpine relativamente poco popolate e caratterizzate da una struttura sociale e culturale omogenea e ancora largamente tradizionale un'enorme quantità di manodopera – 70.000 persone nel momento di massimo sforzo – proveniente in maggior parte dalle aree meno sviluppate della monarchia asburgica, come quella balcanica. La sfida per chi dirigeva i lavori e per le comunità locali fu duplice: da un lato garantire condizioni di vita e di lavoro accettabili, assicurando vitto,

rierte inneralpine Landstriche eine enorme Anzahl an Arbeitsmigranten geführt – 70.000 waren es am Höhepunkt der Arbeiten. Sie kamen vor allem aus gering entwickelten Gebieten der Monarchie, vornehmlich aus dem Balkanraum. Dies stellte für die Bauleitung wie für die lokale Verwaltung eine große Herausforderung dar. Einerseits galt es, akzeptable Lebens- und Arbeitsbedingungen zu gewährleisten und die adäquate Verpflegung, Unterkunft sowie Gesundheitsversorgung sicherzustellen. Andererseits richtete sich das Bemühen darauf, Konflikte zu vermeiden: zum einen zwischen den verschiedenen ethnischen Gruppen der Arbeiter und zum anderen zwischen den Arbeitern und der lokalen Bevölkerung. Diese stand den neu Angekommenen überwiegend misstrauisch gegenüber und nahm sie sowohl in Hinblick auf Sprache und Kultur, aber auch in ihrem Sozialprofil als fundamental ‚anders‘ wahr. An beiden Fronten waren die Problemlagen beträchtlich.

Magdalena Pernolds Beitrag über „Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit. Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung“ verschiebt die Blickrichtung thematisch und methodisch, indem sie die Realisierung dieser international bedeutsamen Transittrecke diskursanalytisch untersucht.<sup>10</sup> Seit den 1950er Jahren, als man konkret begann, von dem Vorhaben zu sprechen, über die Eröffnung des letzten Teilstücks im Jahr 1974 bis

alloggio e assistenza sanitaria, dall'altro evitare che sorgessero conflitti tra gruppi di operai appartenenti a etnie diverse, e tra le maestranze e la popolazione locale, piuttosto diffidente nei confronti dei nuovi arrivati, percepiti come profondamente diversi sia sotto il profilo linguistico e culturale, che sotto quello sociale. Su entrambi questi fronti i problemi furono di non poco conto.

Con Magdalena Pernold e il suo contributo "Die Brennerautobahn als Infrastruktur für Verkehr und Transit. Zur Entgrenzung geografischer Verkehrsräume im Zeitraum ihrer Realisierung" il focus tematico e metodologico si sposta sull'analisi del discorso in relazione alla realizzazione di un'importante opera infrastrutturale di rilevanza internazionale come l'autostrada del Brennero.<sup>10</sup> Nell'arco di tempo che va dagli anni Cinquanta, quando si cominciò a parlare concretamente del progetto, passando per l'apertura dell'ultimo tratto autostradale nel 1974, fino ad arrivare ai giorni nostri, i temi ai quali l'infrastruttura è stata associata nel discorso pubblico sono cambiati profondamente, riflettendo non soltanto i mutamenti intercorsi nel quadro congiunturale, ma anche quelli che hanno riguardato gli atteggiamenti e la cultura delle società locali. Negli anni Cinquanta, il *Wirtschaftswunder* tedesco, il miracolo economico italiano e il processo di formazione della Comunità economica europea costituirono una spinta importante per la realizza-

10 Vgl. dazu auch die kürzlich erschienene Monographie der Autorin: Magdalena PERNOLD, Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol, Bielefeld 2016.

10 Cfr. ora la monografia della stessa Magdalena PERNOLD, Traumstraße oder Transithölle? Eine Diskursgeschichte der Brennerautobahn in Tirol und Südtirol, Bielefeld 2016.

in die Gegenwart haben sich die Inhalte des öffentlichen Diskurses rund um die Brennerautobahn tiefgreifend gewandelt. Dies ist nicht nur den günstigen konjunkturellen Entwicklungen geschuldet, sondern geht auch mit kulturellen Veränderungen der lokalen Gesellschaften einher. Das deutsche „Wirtschaftswunder“ der 1950er Jahre und sein italienisches Pendant sowie der Entstehungsprozess der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft gaben den entscheidenden Anstoß für die Umsetzung dieses technisch wie finanziell höchst anspruchsvollen Bauvorhabens. In der ersten Phase dominierten im öffentlichen Meinungsbild Themen wie der erwartete Modernisierungseffekt und die wirtschaftspolitische Bedeutung dieser Infrastrukturmaßnahme, aber – vor allem aus der Sicht Österreichs, das sich geopolitisch in einer schwierigen Lage befand – auch die Frage, ob die neue Verkehrsverbindung das europäische Projekt zu stärken vermochte. Obwohl die Zeit am Übergang von den 1950er zu den 1960er Jahren von massiven politischen Spannungen in Zusammenhang mit der Südtirolfrage geprägt war, wurde das Autobahnprojekt über den Brenner nie unterbrochen. Abgesehen von einigen wenigen Gegenstimmen, verlagerte sich die Debatte in dieser Zeit hin zur Frage der Streckenführung zwischen dem Brenner und Bozen. Zwei mögliche Trassen standen einander gegenüber: Die eine verlief durch das Eisacktal, die andere favorisierte eine Verbindung über das Passeiertal und Meran. Dabei vermischten sich lokale und überregionale Interessenslagen: Die zweite Variante war

zatione di un'opera che si presentava assai impegnativa sotto il profilo tecnico e finanziario. In una prima fase dunque i temi forti nel dibattito pubblico furono associati essenzialmente all'impatto modernizzatore dell'infrastruttura, al suo significato in termini di sviluppo economico e – soprattutto da parte dell'Austria che si trovava all'epoca in una delicata posizione geopolitica – sul contributo che l'opera poteva dare al rafforzamento del progetto europeo. Nonostante il periodo a cavallo tra gli anni Cinquanta e gli anni Sessanta del Novecento sia stato segnato da forti tensioni politiche connesse alla questione sudtirolese, il progetto non si è fermato, e, al di là di alcune posizioni minoritarie contrarie alla realizzazione, la discussione si è spostata soprattutto sul tracciato che l'autostrada avrebbe dovuto seguire tra il Brennero e Bolzano. Qui si contrapponevano due progetti. Uno favoriva il percorso attraverso la Val d'Isarco, l'altro prevedeva una direttrice val Passiria-Merano. Qui interessi locali e esterni si mescolavano, con la seconda variante sostenuta non soltanto dal mondo imprenditoriale e turistico meranese e dal quotidiano *Alto Adige*, ma anche da esponenti lombardi, che immaginavano un possibile sviluppo autostradale con un traforo dello Stelvio verso Milano. Gli anni Settanta hanno poi visto non solo il completamento dell'opera e la sua entrata in esercizio, ma anche l'emergere di un mutamento di sensibilità nella società locale, con una crescente attenzione agli aspetti critici sotto il profilo dell'impatto ambientale connessi all'enorme aumento dei flussi di traffico sull'autostrada.

nicht nur von Meraner Unternehmern und Touristikern sowie von der Tageszeitung *Alto Adige* getragen, sondern auch von lombardischen Exponenten, denen eine mögliche Weiterführung der Autobahn mittels Untertunnelung des Stilfser Jochs bis nach Mailand vorschwebte. In den 1970er Jahren erfolgten die Fertigstellung der Autobahn und deren Inbetriebnahme – zugleich kam es aber auch zu einer steigenden Sensibilisierung im lokalen und regionalen Raum, als sich Umweltprobleme infolge des enorm angestiegenen Verkehrsaufkommens verstärkten.

Die Brennerautobahn kehrt im Beitrag von Paolo Tedeschi über die Finanzierung dieser Alpenquerung durch die Europäische Investitionsbank (EIB) in den 1960er und 1970er Jahren wieder, womit der Autor ein bisher kaum behandeltes Thema der alpinen Verkehrsinfrastruktur aufgreift. Die Beschaffung der Geldmittel für ein solches Unterfangen stellte eine eminent wichtige Frage dar. Denn es handelte sich nicht nur um einen beträchtlichen Finanzierungsbedarf, sondern auch der Zeitabstand zwischen der Investition und dem Moment, in dem die Autobahn Gewinne abwerfen würde und die Investitionskosten hereingeholt werden konnten, war groß. Was die Brennerautobahn betrifft, so ist auch die spezifische Situation der Betreibergesellschaft auf italienischer Seite, der Brennerautobahn AG, zu berücksichtigen. Im Unterschied zu anderen großen italienischen Autobahnbauten hielt nicht sie als staatlich kontrollierte Autobahngesellschaft das Mehrheitskapital. Dieses verteilte sich vielmehr auf politische

L'autostrada del Brennero ritorna nel contributo di Paolo Tedeschi, intitolato "Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la BEI e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazione alpine (anni 1960 e 1970)", in cui l'autore si occupa di un tema finora poco trattato, ovvero il ruolo giocato dalla Banca europea degli investimenti nel finanziamento delle infrastrutture di trasporto attraverso le Alpi. Il reperimento delle risorse per finanziare tali opere era una questione di grande rilevanza non soltanto per il fatto che si trattava di importi piuttosto ingenti, ma anche per la sfasatura temporale, in alcuni casi decisamente rilevante, tra l'erogazione del finanziamento e il momento in cui l'infrastruttura avrebbe cominciato a generare entrate per ripagare l'investimento. Per quanto riguarda l'autostrada del Brennero poi, occorre anche considerare la particolare conformazione della società che controllava la parte italiana del progetto (Autostrada del Brennero spa). A differenza di quanto accaduto per altri grandi realizzazioni autostradali nazionali infatti, in questo caso il capitale di maggioranza non era detenuto dalla Società Autostrade, controllata dallo Stato, ma da una serie di soggetti politici ed economici finanziariamente assai più deboli, ovvero regioni, province, comuni e camere di commercio interessate dal tracciato. Ecco dunque che l'intervento massiccio e a condizioni favorevoli da parte della BEI, la cui istituzione era prevista già nei trattati di Roma istitutivi della CEE del 1957, fu particolarmente importante. Un aspetto merita ancora di essere richiamato, ovvero il fatto che il finan-



und wirtschaftliche Akteure kleinerer Größenordnung: auf Provinzen, Regionen, Gemeinden und Handelskammern, die am Vorhaben interessiert waren. Daher spielte der von der EIB, deren Errichtung bereits 1957 in den Verträgen von Rom vorgesehen war, zu günstigen Konditionen erteilte hohe Kredit eine entscheidende Rolle. Es gilt noch hervorzuheben, dass die Finanzierung – im Einklang mit den damaligen Motivlagen der europäischen Politik – grundsätzlich den Zweck verfolgte, die ökonomische und soziale Disparität des italienischen Südens zu verringern. Im Ergebnis allerdings zogen die unmittelbar vom Verkehrsausbau betroffenen Regionen in den Alpen und in der Poebene den größten Nutzen daraus.

Die vier Beiträge dokumentieren, dass sich die Geschichte von Transport- und Verkehrssystemen in einem neuen Aufwind befindet und dass sie ein international lebendiges, von innovativen methodischen Zugängen getragenes Forschungsfeld ist. Sie zeigen auch, wie sehr sich der Alpenraum trotz seiner Besonderheit immer stärker in umfassende historische Prozesse integriert hat. Und so überlappen sich die durchquerten und die gelebten Alpen am Ende unweigerlich.

*Andrea Bonoldi und Hannes Obermair*

ziamento, coerentemente con lo spirito che animava gli interventi europei, era sostanzialmente motivato dalla volontà di ridurre il divario economico e sociale dell'Italia meridionale. In realtà però furono soprattutto le aree più direttamente interessate dai progetti, quelle alpine e quelle padane, che ne beneficiarono in misura maggiore.

I quattro contributi sono la testimonianza di una ritrovata vivacità dell'analisi storica dei sistemi di trasporto e comunicazione, che a livello internazionale è oggi supportata anche da approcci metodologici innovativi, e mostrano quanto le aree alpine siano andate sempre più integrandosi, pur con la propria specificità, in processi storici di ampia portata. E così, alla fine, le Alpi attraversate e le Alpi vissute finiscono inevitabilmente per sovrapporsi.

*Andrea Bonoldi e Hannes Obermair*

# Bartolomeo Talenti alle fiere di Bolzano. Una famiglia di mercanti lucchesi tra istanze di riforma e tradizione\*

Carlo Bartalucci

Gli anni centrali del Seicento costituirono uno spartiacque per l'industria serica lucchese: la perdita dei mercati più tradizionali dell'Europa occidentale e il peso di una storia plurisecolare da sostenere non impedirono alla mercatura della piccola Repubblica di continuare a volgere lo sguardo ben oltre le mura cittadine. Per l'economia locale, che ancora poggiava essenzialmente sulla produzione serica, Bolzano offrì fino a poco oltre la metà del XVIII secolo una propizia occasione per lo smaltimento dei suoi pregiati manufatti da avviare sul mercato tedesco.<sup>1</sup>

La ridefinizione e l'instabilità del mercato serico europeo nel più maturo Seicento aveva ridotto gli sbocchi per le manifatture lucchesi anche su mercati che nei decenni precedenti avevano giocato un ruolo cruciale, come quello polacco, che nella seconda metà del secolo avrebbe gradualmente attenuato la sua capacità d'attrazione. A ciò la città tirolese poteva contrapporre, con le sue quattro fiere annuali, una solida base per lo smercio dei tradizionali drappi cittadini verso i territori d'oltralpe, divenendo in breve abituale punto d'incontro per gli operatori commerciali lucchesi e stabile anello di congiunzione che legava alla patria gli interessi mercantili dell'area tedesca.

In un contesto economico particolare quale quello lucchese<sup>2</sup>, vincolato dalla logica corporativa, in un periodo di indubbia difficoltà per tutta l'industria serica italiana, la singolare vicenda di un piccolo operatore economico, Bartolomeo Talenti, appare per molti tratti significativa. Questi riuscì, non senza difficoltà, ad avviare una grossa bottega di seta a Lucca e il suo caso, se da un lato può inserirsi nel solco di una tradizione che aveva visto i mercanti (e le seterie) lucchesi proiettare i loro interessi mercantili nelle maggiori piazze commerciali europee, dall'altro rappresenta un *unicum* per la straordinaria ascesa socio-economica di cui Talenti si rese protagonista, evidenziando l'importanza di Bolzano per la costruzione di tale successo.

1. "Fieranti" lucchesi a Bolzano tra Sei e Settecento: strategie mercantili  
All'indomani della guerra dei Trent'anni a Lucca la "pace di Alemagna" indusse subito a sperare nell'imminente ripresa del mercato tedesco alle esportazioni se-

\* Ringrazio Rita Mazzei, Andrea Bonoldi e il personale dell'Archivio Provinciale di Bolzano e dell'Archivio di Stato di Lucca (dott. Sergio Nelli) per l'aiuto fornitomi.

1 Cfr. Guido CANALI, *Mercanti lucchesi alle fiere di Bolzano nei secoli XVII e XVIII*, Firenze 1948.

2 Sull'economia lucchese del Seicento cfr. Rita MAZZEI, *Itinera Mercatorum: circolazione di uomini e beni nell'Europa centro-orientale, 1550-1650*, Lucca 1999; EAD., *La società lucchese del Seicento*, Lucca 1977.

riche.<sup>3</sup> Del resto la Germania rivestiva da tempo grande importanza per le seterie della Repubblica, soprattutto da quando, a inizio Seicento, alcuni mercanti tedeschi si erano stabiliti nella città che, a loro parere, “ha tenuta sin qui per tutt’ il mondo e principalmente in Germania buonissimo nome”.<sup>4</sup> Il prestigio di cui godeva Lucca derivava invero dalla floridezza del suo comparto serico. Era un’industria che a partire dal XIII secolo si era imposta in tutta Europa grazie a pregiati manufatti destinati a una clientela facoltosa; una produzione serica raffinata dal prezzo elevato che l’intraprendente oligarchia mercantile cittadina aveva fatto conoscere alle maggiori corti europee contribuendone allo sfarzo.

Nel secondo Cinquecento la continua ricerca di nuovi sbocchi commerciali aveva indotto una mercatura elitaria come quella lucchese a spostare il baricentro dei propri interessi mercantili sempre più a oriente, da Lione e Anversa a Norimberga e alle piazze tedesche; dalla Polonia<sup>5</sup>, dove la manifattura serica lucchese avrebbe vissuto una stagione di rinnovato splendore, fino alla lontana Moscovia nella seconda metà del XVII secolo.<sup>6</sup>

Se a inizio Seicento talvolta le esportazioni in Germania assorbivano gran parte della produzione serica cittadina<sup>7</sup>, le vicende belliche avrebbero in breve rallentato lo smercio su quel mercato. Fu allora, nei primi decenni del secolo, che i “traffichi di Alemagna” andarono viepiù concentrandosi sulle fiere di Bolzano.

Sebbene già da tempo il traffico che risaliva la valle dell’Adige fosse vitale per i lucchesi, fu solo col clima recessivo venutosi a creare a partire dalla prima metà del Seicento – per effetto delle guerre che afflissero l’Europa centro-orientale nonché per la perdita delle tradizionali piazze di smercio dei tessuti serici dell’Europa occidentale – che il commercio lucchese si volse decisamente alla città tirolese per farne la base dei propri traffici verso il mercato tedesco, senza dimenticare i buoni affari che ancora si riuscivano a concludere nell’Europa orientale.<sup>8</sup>

La piazza bolzanina rappresentava l’alveo geopolitico ideale per far incontrare l’offerta lucchese con la crescente domanda di beni di lusso da parte dei mercanti d’oltralpe. Quelle fiere svolgevano un ruolo di raccordo non indifferente tra il nord Italia e l’Europa centro-settentrionale, facendo di Bolzano un grande emporio mercantile per il commercio di transito italo-tedesco.<sup>9</sup> Pur

3 Archivio di Stato di Lucca (ASLu), Riformagioni, vol. 128, cc. 590–591; Riformagioni segrete, vol. 386, c. 349.

4 Cit. in MAZZEI, Società lucchese, p. 18.

5 Cfr. HERMANN KELLENBENZ, Mercanti lucchesi a Norimberga, Francoforte, Colonia e Lipsia nel XVI e nella prima metà del XVII secolo. In: Rita MAZZEI/Tommaso FANFANI (a cura di), Lucca e l’Europa degli affari. Secoli XV–XVII, Lucca 1990, pp. 209–223; Adam MANIKOWSKI, Mercato polacco per i prodotti di lusso e l’offerta commerciale di Lucca e delle altre città italiane nel Seicento. In: *Ibidem*, pp. 287–298; Rita MAZZEI, Traffici e uomini d’affari italiani in Polonia nel Seicento, Milano 1983; EAD., *Itinera Mercatorum*.

6 Cfr. Rita MAZZEI, Sete italiane nella Russia della seconda metà del Seicento. La produzione lucchese alle fiere di Arcangelo. In: *Storia economica* 13, 2 (2015), pp. 473–515.

7 ASLu, Riformagioni segrete, vol. 359, c. 238.

8 Nel 1667 il Consiglio Generale asseriva che “tanto la Polonia che l’Alemagna dov’è il maggior consumo non possono far di meno del nostro ermesino, e damasco”. ASLu, Riformagioni, vol. 146, c. 540.

9 Per una bibliografia essenziale sulle fiere bolzanine e il Magistrato mercantile vedasi Andrea BONOLDI/

esercitando già da secoli una funzione importante nel commercio transalpino<sup>10</sup>, fu soprattutto con la concessione dei privilegi del 1633–35 da parte dell'arciduchessa del Tirolo Claudia de' Medici, che le fiere di Bolzano assunsero una configurazione istituzionale compiuta. Ne era parte il Magistrato mercantile, che rimase in vigore fino al 1850, e svolgeva tra l'altro la funzione di tribunale mercantile<sup>11</sup>, la cui giurisdizione ricadeva sulle quattro fiere che annualmente si tenevano in città.<sup>12</sup>

Tra i lucchesi che vi presero parte due ditte, la Bernardino e Oliviero Orsetti e la Mansi-Controni & C., furono comprese nel nucleo primigenio dei contrattanti e videro la nascita dell'istituzione bolzanina.<sup>13</sup> Del resto un pur fugace sguardo ai libri contabili o ai copialettere della ditta Mansi – famiglia dalla solida tradizione mercantile che operava nel panorama europeo tra XVII e XVIII secolo – basterebbe a darci la misura della rilevanza che la piazza bolzanina rivestì per la mercatura lucchese.<sup>14</sup>

Tra i frequentatori italiani di quelle fiere i lucchesi occuparono, tra il secondo Seicento e il primo Settecento, una posizione di tutto rilievo. L'oggetto del commercio non poteva che essere la pregiata drapperia della piccola Repubblica – specialmente i damaschi e gli ermesini, meno richiesti i rasi e i velluti – manufatti la cui produzione era vincolata a Lucca al rispetto di una rigorosa normativa volta a garantire la tradizionale qualità e pesantezza delle stoffe. Se i damaschi, tradizionale vanto della manifattura lucchese, erano tessuti pesanti

Andrea LEONARDI/Katia OCCHI (a cura di), *Interessi e regole. Operatori e istituzioni nel commercio transalpino in età moderna (secoli XVI–XIX)*, Bologna 2012; Guido CANALI, *Il Magistrato Mercantile e gli statuti delle Fiere*. In: *Archivio per l'Alto Adige* 37 (1942), pp. 5–197 e 38 (1943), pp. 257–376; Andrea BONOLDI, *Commercio e credito tra Italia e Germania: Bolzano e le sue fiere tra XIII e XIX secolo*. In: Iginia LOPANE/Ezio RITROVATO (a cura di), *Tra vecchi e nuovi equilibri: domanda e offerta di servizi in Italia in età moderna e contemporanea*, Bari 2007, pp. 7–22.

10 Del 1202 è un trattato stipulato tra il vescovo di Trento e quello di Bressanone riguardante i dazi di transito, in cui si parla di fiere o mercati di Bolzano. Su tale accordo Emanuele CURZEL/Gian Maria VARANINI, *Codex Wangianus. I cartulari della Chiesa trentina (secoli XIII–XIV)*, (Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento. Fonti 5), Bologna 2007, vol. 2, pp. 930–935, n. 185. Sulle fiere nel XV e XVI secolo cfr. Edoardo DEMO, *Le fiere di Bolzano e il commercio fra area atesina e area tedesca fra Quattro e Cinquecento*. In: Gian Maria VARANINI (a cura di), *Le Alpi medievali nello sviluppo delle regioni contermini (Europa mediterranea quaderni 17)*, Napoli 2004, pp. 69–97.

11 Nel presente lavoro si farà riferimento sia all'edizione originale dei privilegi di fiera, sottoscritti a Innsbruck da Claudia de' Medici il 15 settembre 1635, sia alla versione giuseppina del 1718. Testi italiani di tutte le redazioni in CANALI, *Magistrato Mercantile* 38 (1943), pp. 257–372. Sull'attività giurisdizionale del Magistrato mercantile vedasi in particolare Stefano BARBACETTO, *L'olio lucchese dell'abate Tucci. Intorno alla giurisdizione del Magistrato mercantile di Bolzano*. In: BONOLDI/LEONARDI/OCCHI, *Interessi e regole*, pp. 59–86 e Andrea BONOLDI, *Mercanti a processo: la risoluzione delle controversie tra operatori alle fiere di Bolzano (secc. XVII–XVIII)*. In: *Ibidem*, pp. 29–58.

12 In età moderna erano le fiere di Mezza Quaresima, del Corpus Domini, di San Bartolomeo o Sant'Egidio (settembre) e di Sant'Andrea (dicembre). Il Magistrato mercantile poteva giudicare solo le liti sorte tra mercanti, a Bolzano, in tempo di fiera e solo per merci di fiera. La giurisdizione era estesa anche a spedizionieri e vettori.

13 Cfr. CANALI, *Mercanti lucchesi*, p. 7.

14 Per l'attività della ditta Mansi alle fiere di Bolzano cfr. ASLu, *Archivio Mansi*, n. 275, *Pagamenti delle fiere di Bolzano dell'anno 1670–1671*; *ibidem*, n. 276, *Vendite delle fiere di Bolzano dell'anno 1670–1671*; *ibidem*, n. 277, *Pagamenti di fiera S. Bartolomeo, Sant'Andrea e Mezza Quaresima dell'anno 1686–1687*.

(operati), prodotti solitamente su commissione e dal prezzo elevato, gli ermesini erano più leggeri e di minor qualità, ma molto richiesti sul mercato tedesco.<sup>15</sup>

La cospicua presenza lucchese a Bolzano, testimoniata dalle liste dei contrattanti<sup>16</sup>, andò rapidamente intensificandosi verso la metà del Seicento, quando le principali ditte lucchesi presero a inviare i propri uomini di fiducia su quella piazza, dirottandovi interessi e crediti.<sup>17</sup>

Il crescente interesse per il mercato tedesco e i suoi mercanti “soliti a praticare quelle fiere”, aveva indotto la Corte dei mercanti di Lucca a vagliare nuove strategie volte a salvaguardare il prodotto serico locale attraverso pratiche anticoncorrenziali. Vi furono allora istanze tese a unificare i prezzi dei drappi lucchesi da vendersi alle fiere di Bolzano in una sorta di cartello (“unione”), al fine di “mantenere con il sostenimento dei prezzi la drapperia in reputatione”.<sup>18</sup> Inizialmente tale soluzione non trovò però concordi né le istituzioni, né i mercanti chiamati a dare il loro parere. Troppi erano i dubbi e le incertezze per un’operazione che avrebbe potuto mettere in serio pericolo gli affari con i mercanti tedeschi; questi, notoriamente diffidenti, avrebbero potuto “voltarsi altrove”, con grave detrimento di quell’industria serica.<sup>19</sup> Pochi anni dopo, nel 1665, un memoriale presentato alla Corte dei mercanti denunciava, con la sola eccezione della bottega Mansi e Controni, la vendita dei drappi lucchesi “a prezzi vilissimi” alle fiere bolzanine.<sup>20</sup> Il dilagante fenomeno dell’abbassamento del prezzo della seta al fine di ottenere un guadagno sicuro fu al centro di numerose discussioni (“colloqui”) che si susseguirono in quegli anni tra gli esponenti delle maggiori botteghe cittadine – “che corrono in dette fiere da lungo tempo in qua” – e la Corte dei mercanti.<sup>21</sup> Più volte le istituzioni lucchesi

15 Sull’industria serica italiana in età moderna Francesco BATTISTINI, *L’industria della seta in Italia nell’età moderna*, Bologna 2003; Luca MOLÀ, *The Silk Industry of Renaissance Venice*, Baltimore/London 2000; Luca MOLÀ/Reinhold C. MÜLLER/Claudio ZANIER (a cura di), *La seta in Italia dal Medioevo al Seicento*. Dal baco al drappo, Venezia 2000.

16 L’assemblea dei contrattanti rappresentava l’organo consultivo e deliberativo per gli affari di maggior importanza delle fiere. Iscritti nella matricola, i contrattanti godevano di particolari vantaggi. A essi spettava, tra l’altro, l’elettorato attivo e passivo per il Magistrato mercantile.

17 Sono due i periodi che segnano la più attiva presenza di mercanti lucchesi a Bolzano: il primo dal 1664 al 1677, l’altro dal 1707 al 1728. Cfr. CANALI, *Mercanti lucchesi*, p. 4. Se il primo periodo era effetto della congiuntura favorevole che si ebbe a Lucca negli anni Sessanta del Seicento, l’altro coincise con gli anni più positivi dell’intero Settecento per l’industria serica lucchese, cfr. Renzo SABBATINI, *Tra conflitti corporativi ed “ecologia sociale”: la manifattura della seta a Lucca nel primo Settecento*. In: Alberto GUENZI/Paola MASSA/Angelo MOIOLI (a cura di), *Corporazioni e gruppi professionali nell’Italia moderna*, Milano 1999, pp. 361–389.

18 ASLu, *Corte dei mercanti*, vol. 75 (1656), cc. 139v–140r.

19 *Ibidem*, c. 140r. Un ulteriore rischio derivava da “l’alterazione che per simil novità si causerebbe nell’animo dei mercanti tedeschi soliti a praticare le fiere di Bolzano, che quando vedessero venire i nostri [mercanti] uniti in pretendere mutazione di prezzi in loro danno potrebbero fare qualche unione in contrario, o lasserebbero di comprare, non manchando modo di provedersi altrove, et non sarebbe buona politica disgustarneli”.

20 Tale memoriale, oltre a sottolineare che “il male non viene tutto dalle fiere di Bolzano, ma [anche] di Francoforte e di Lipsich [Lipsia]”, non mancava di specificare la natura di quelle fiere agli occhi dei mercanti lucchesi: “A Bolzano sono più tosto mercati che fiere, et i compratori ingrosso di quel luogo sono 4 o 5 al più, e l’altri comprano poco [...]” *Ibidem*, vol. 753 (1665), c. 69r.

21 Sulle varie proposte di riforma dei prezzi e degli sconti da applicarsi alle fiere di Bolzano cfr. *ibidem*, vol. 754 (1667), cc. 72v–73r; ASLu, *Riformagioni*, vol. 146, cc. 536–541.

dovettero prendere atto di questi “disordini”, sin quando il problema non poté più essere eluso. Nel novembre 1667, sulla scorta di quanto discusso in quegli anni, venne decretata la riforma dei prezzi, che se da una parte volle fermare gli abusi e contenere gli sconti, dall'altra non poteva arrischiare gli acquirenti tedeschi. L'anno seguente si giunse alla pubblicazione del bando che informava sul prezzo dei drappi e sugli sconti che tutti i mercanti sudditi della Repubblica lucchese avrebbero dovuto osservare fuori dai confini dello Stato e in particolare alle fiere di Bolzano.<sup>22</sup>

Evidentemente, però, le disposizioni del bando non dovevano esser molto rispettate se a distanza di quasi vent'anni si ravvisava la necessità di confermarle. Di fatti nel 1685 i prezzi dei drappi lucchesi invasi a Bolzano risultavano nuovamente “gettati per terra”, ciò anche a causa dell'asta al ribasso scatenatasi tra gli stessi mercanti lucchesi per assicurarsi le commissioni.<sup>23</sup> Mentre l'eco degli sconti giungeva in Germania<sup>24</sup>, a Lucca vi fu chi, per porre rimedio al problema, ipotizzò persino di “fare in quel luogo un'unione di un negozio comune di tutti li drappi” che riunisse tutte le ditte lucchesi attive a Bolzano con tanto di compartecipazione degli utili; ma si finiva col constatarne l'inattuabilità. Del resto nei primi anni Ottanta del Seicento alle fiere atesine si riuscivano ancora a smerciare drappi per circa 200.000 scudi<sup>25</sup>, motivo per cui i mercanti cittadini non avrebbero certo acconsentito a suddividersi equamente le fatture.

A competere per lo smercio di tessuti in quelle fiere erano anche altre manifatture italiane. Negli anni Ottanta del Seicento era apprezzata in particolare quella di Reggio, con i suoi ermesini “gravi” alla mantovana e alla reggiana<sup>26</sup>, e poteva anche capitare che la momentanea riduzione degli sconti da parte di alcune botteghe di Lucca inducesse alcuni mercanti tedeschi “a' provvedersi in Firenze di ermesini colorati alla lucchese”.<sup>27</sup> Dunque una concorrenza agguerrita

22 Le disposizioni del bando entravano immediatamente in vigore e si riferivano alle rimanenti fiere bolzanine di Mezza Quaresima, S. Bartolomeo e Corpus Domini dell'anno 1668. Il bando riporta la tabella dei prezzi di tutte le tipologie di drappo serico col relativo colore da vendersi alle fiere “à braccia e moneta di Bolzano”; gli sconti da applicare ai drappi in quelle fiere erano del 18% per la vendita in contanti, per la vendita tempo una fiera 16%, tempo due fiere 14%, tempo tre fiere 12% di sconto. ASLu, Corte dei mercanti, vol. 755 (1668), c. 67.

23 “[...] tra li nostri mercanti [si denunciava in una relazione presentata al Consiglio Generale il 13 aprile 1685] si sente che per togliersi l'uno all'altro le fatture, seguono a' Bolzano massime da un anno in qua' sconti così alti, che per necessità perdono non poco del capitale.” ASLu, Consiglio Generale, vol. 518, c. 235.

24 “[...] a porzione che si è dato la mano nel facilitare li sconti, hanno anche li Tedeschi diminuiti loro li prezzi nella fiera principale di Lipsich dove prima si vendevano grossi 23 e 22½ il braccio, hoggi l'hanno ridotti a grossi 21.” Ibidem, c. 236.

25 Ibidem, c. 239.

26 Ibidem, c. 233.

27 ASLu, Riformagioni, vol. 164, c. 199. Nell'aprile 1685 il Consiglio Generale registrava che il “gran tormento” era dato a Bolzano dagli ermesini “gravi” (pesanti) di Reggio e dagli ermesini leggeri di Firenze. Si constatava altresì amaramente: “[...] con lettere dell'ultima Fiera di Bolzano viene scritto che una sola casa [ditta] ha venduto casse venticinque d'ermesini di Reggio, nella cui città già si ritrovano, e vanno continuamente i nostri manifattori”; e ancora: “un tal Luigi Donati [...] ha aperto casa in Bolzano, e ne vende una gran quantità [di ermesini leggeri]” cfr. ibidem, cc. 198–199. Giova specificare che il nome della città non sempre indica la provenienza dei manufatti, talvolta la specifica tipologia degli stessi.

ta, che meglio pareva adattarsi alle esigenze del mercato, ad alimentare la quale avrebbe contribuito anche la fuga di maestranze lucchesi verso altre città.<sup>28</sup> Ormai tra le mura cittadine si sapeva bene che “si desiderano hoggi dalle genti nuove mode, et inventioni, e poco si sodisfano di quei colori ordinarii, che qua’ sono soliti di fabricarsi”.<sup>29</sup> Emergeva chiaramente l’incapacità dei setaioli lucchesi di adeguarsi ai nuovi tempi; d’altro canto una produzione di minore qualità mal si conciliava con la secolare tradizione cittadina che imponeva precisi requisiti di lusso e pesantezza alla propria produzione serica.<sup>30</sup> Il Consiglio Generale intervenne più volte per ridurre il peso dei tessuti (“andata”) da prodursi aprendo anche a sconti più generosi.<sup>31</sup> Ma pur seguitando ad abbassare i prezzi e a correggere la regolamentazione produttiva, sullo scorcio del Seicento risultava evidente la progressiva perdita di competitività della manifattura serica lucchese, soffocata da un lato dai tradizionali vincoli produttivi che frenavano l’innovazione, dall’altro dal cambiamento intercorso nei gusti dominanti sui principali mercati europei.

Furono oltre quaranta le ditte lucchesi iscritte nella matricola della contrattazione bolzanina tra il 1633 e il 1761, ultimo anno in cui compare una ragione sociale della città toscana.<sup>32</sup> Questa presenza si riflesse nella partecipazione dei suoi mercanti alle più alte cariche del Magistrato mercantile negli anni compresi tra il 1642 e il 1735<sup>33</sup>, ma vi furono anche taluni lucchesi che esercitarono la *senzeria* per pubblica nomina in quelle fiere.<sup>34</sup>

A Lucca la fine del Seicento coincise con la crisi dell’industria serica cittadina: degli oltre mille telai presenti, solo la metà lavoravano<sup>35</sup>; con l’inizio del nuovo secolo la maggior parte delle commissioni erano ormai raccolte sulla piazza tirolese e poche rimanevano le ditte lucchesi che riuscivano ancora a lavorare nelle grandi metropoli commerciali europee. Tuttavia, eccettuati feno-

28 Per la fuga di artigiani lucchesi a Modena e a Reggio sullo scorcio del Seicento, cfr. ASLu, Corte dei mercanti, vol. 37, c. 57r.

29 ASLu, Riformagioni, vol. 164, c. 198.

30 Si cercava in ogni modo di incontrare il “gusto delli medesimi tedeschi che si dichiarano di havere più caro che il drappo sia ben si per la sua qualità buono, ma che sia più leggeri e che se li possa vendere a miglior mercato [...]” ASLu, Consiglio Generale, vol. 518, c. 235.

31 L’“andata” dei drappi era il numero di braccia di tessuto da realizzare per ogni libbra di seta e si riferiva alla produzione di ermesini e damaschi. In questo caso venne disposta la mutazione dell’andata dei drappi da braccia 9 a braccia 9½ per libbra, con la possibilità di applicare un 4% di sconto per ogni libbra di seta rimasta invenduta da parte dei mercanti della Repubblica. Tale disposizione entrava in vigore con la fiera di Sant’Andrea del 1685 sotto pena di scudi 100 per ogni inadempiente. *Ibidem*, c. 240.

32 Cfr. CANALI, Mercanti lucchesi, p. 2.

33 Cfr. *ibidem*, pp. 6–7.

34 Questi furono Giovanni Curati e Sebastiano Montignosi, entrambi ex agenti di ditte lucchesi, *ibidem*, p. 17. Sui sensali operanti alle fiere bolzanine si veda Markus Andreas DENZEL, I sensali nelle fiere di Bolzano nel Settecento. In: BONOLDI/LEONARDI/OCCHI, Interessi e regole, pp. 109–136.

35 Nel 1708, pur essendo un anno di notevole attività, vennero esportati drappi per 95.620 libbre, mentre nel 1766 le vendite ammontarono a libbre 33.840. Nel 1713 le botteghe di seta operanti a Lucca erano trentadue, nel 1767 solamente quindici. Cfr. Eugenio LAZZARESCHI/Francesco PARDI, Lucca nella storia, nell’arte e nell’industria, Lucca 1941, p. 161; Eugenio LAZZARESCHI (a cura di), L’arte della seta in Lucca, Pescia 1930, p. 19.

meni contingenti come la calata dei francesi in Tirolo nel 1703<sup>36</sup>, lo smercio della seta lucchese a Bolzano durò abbastanza proficuamente fino alla metà del Settecento. A favorire il perdurare di tale commercio su quella piazza concorse la carenza dell'industria serica nei territori asburgici, come pure i solidi contatti che i mercanti della minuscola Repubblica seppero mantenere con i paesi della Germania e "li antichi corrispondenti" tedeschi. Non possiamo inoltre dimenticare la funzione di raccordo che Bolzano svolgeva all'epoca per le fiere tedesche di Francoforte<sup>37</sup> e soprattutto di Lipsia, snodo fondamentale degli scambi con i mercati dell'Europa orientale.

Nonostante quelle bolzanine fossero fiere di merci, vi ebbero luogo talvolta importanti operazioni finanziarie mediate da lucchesi, anche in forma cambiaria. Due ditte autorevoli, ossia quella degli Orsetti e quella dei Mansi e Controni, furono impegnate in operazioni di cambio per conto del principe territoriale<sup>38</sup>, riprendendo così la grande tradizione toscana nell'Alto Adige dei Frescobaldi, dei Rossi, dei Rabuffati e di altri fiorentini che in qualità di monetieri e *praestatores* svolsero il negozio creditizio in forma cambiaria tra la seconda metà del Duecento e la prima del Trecento.<sup>39</sup> Ancora verso la fine del secolo, durante la fiera di San Bartolomeo del 1683, attraverso una cordata di mercanti operanti a Bolzano la Repubblica lucchese faceva pervenire al Cardinale Francesco Buonvisi, allora nunzio apostolico in Austria, l'ingente somma di 20.000 fiorini da devolversi "in soccorso di S. M. Cesarea".<sup>40</sup>

A metà Settecento si registra il graduale abbandono delle fiere da parte dei mercanti lucchesi, che oramai si affidavano, per la gestione dei loro negozi, a ditte amiche in Verona, Venezia e Bolzano o, come avvenne a Rovereto<sup>41</sup> tra il 1741 e 1761, a società cui i lucchesi parteciparono come principali cointeressati.<sup>42</sup> A sancire la fine della presenza lucchese a Bolzano concorsero molti fattori

36 ASLu, Archivio Sardi, busta 128, n. 106, nell'ambito della Guerra di successione spagnola (1701–1713/14), così l'Arcidiacono Ottavio Sardi (1647–1734) di Lucca a un anonimo corrispondente, Lucca 19 settembre 1703, c. 433: "I nostri fieranti non hanno patito alcun danno nelle loro mercanzie che avevano in Bolzano, perché le avevano levate anticipatamente, e poi i Francesi non sono finora giunti a' passar l'Adice"; pochi giorni dopo l'Arcidiacono commentava: "Adesso che il Tirolo si trova libero dalli Bavaresi doveranno stradare le porte, e rimettersi almeno il commercio delle lettere giacché quello de' negozi va sempre peggiorando [...]." Ibidem, n. 107, Lucca 26 settembre 1703, c. 437.

37 Su quelle fiere, cfr. Nils BRÜBACH, *Die Reichsmessen von Frankfurt am Main, Leipzig und Braunschweig (14.–18. Jahrhundert)*, Stuttgart 1994.

38 Nel 1646, su richiesta di Ferdinando II, gli Orsetti pagarono 20.000 ducati a Bolzano all'arciduca Carlo Ferdinando d'Austria come dote della moglie Anna dei Medici, sorella del granduca. Sull'episodio cfr. CANALI, *Mercanti lucchesi*, p. 16; MAZZEI, *Traffici e uomini*, p. 106.

39 Per la presenza dei fiorentini a Bolzano tra Duecento e Trecento, cfr. Ferruccio BRAVI, *Fiorentini in Alto Adige nell'età di Dante*. In: *Archivio per l'Alto Adige* 61 (1967), pp. 155–174; vedasi anche Anna Maria PATRONE, *Uomini d'affari fiorentini in Tirolo nei secoli XIII e XIV*, in: *Archivio storico italiano* 121 (1963), pp. 166–236.

40 ASLu, Riformagioni, vol. 162, cc. 282–283 e 293–294.

41 Sull'industria serica di Rovereto vedasi Andrea LEONARDI, *Il setificio roveretano: un'occasione perduta di sviluppo industriale*. In: Nicolò CRISTANI DE RALLO, *Breve descrizione della Pretura di Rovereto (1766)*, a cura di Andrea LEONARDI, Rovereto 1988, pp. 5–25.

42 Cfr. CANALI, *Mercanti lucchesi*, pp. 14–15. Più che sulla produzione di tessuti, l'area trentino-tirolese era specializzata nella produzione di filati e semilavorati serici, con esperienze imprenditoriali di successo come quella dei Salvadori di Trento, attivi alle fiere di Bolzano, cfr. Cinzia LORANDINI, *Famiglia e impresa. I Salvadori di Trento nei secoli XVII e XVIII (Annali dell'Istituto storico italo-*



che si intrecciarono inestricabilmente in un rapporto di causa-effetto: dall'agonia in cui versava l'industria serica cittadina, con il tramonto di una classe artigianale qualificata che in passato aveva fatto la fortuna dell'arte, ai continui fallimenti delle più grandi botteghe di seta a metà secolo, da un sistema corporativo ripiegato su se stesso, incapace di rinnovarsi e di dar vita a riforme strutturali in grado di risollevare l'industria serica, alla fuga dei capitali verso il contado, dalla necessità di importare la materia prima, alla mancanza di sbocchi interni che mettessero al riparo dalle fluttuazioni del mercato internazionale. A tutto ciò dobbiamo aggiungere l'inadeguatezza del prodotto serico lucchese di fronte alle nuove tendenze in termini di gusto, dettate dalla manifattura francese<sup>43</sup> e soprattutto la politica economica mercantilista adottata dagli Stati centro-europei. Del 1754 è infatti la decisione dell'Imperatrice Maria Teresa di raddoppiare nei suoi domini i dazi di entrata per i drappi forestieri. Due anni dopo, l'editto con il quale Federico II di Prussia proibì l'importazione di ogni tipo di drapperia forestiera<sup>44</sup> entro i suoi confini avrebbe avuto ulteriori ripercussioni sulle esportazioni lucchesi. Sfumavano in questo modo i mercati germanici e con essi le ultime possibilità per l'arte di risollevarsi.<sup>45</sup>

Di lì a poco i lucchesi abbandonarono la piazza tirolese, lasciandovi però testimonianze importanti, come ad esempio la fornitura, nel 1688, dei parati per la cappella mercantile presso l'antica chiesa dei Domenicani<sup>46</sup>, dove a ogni fiera si celebravano solenni funzioni riservate alla comunità mercantile, di cui i lucchesi furono parte integrante.

## 2. La "felice mutazione" di Bartolomeo Talenti

Gli anni Sessanta del XVII secolo coincisero a Lucca con la congiuntura favorevole per l'economia cittadina, la cui prosperità poggiava in larga parte sullo smercio dei suoi tradizionali drappi sulle maggiori piazze commerciali europee.

Un modesto filatore discendente di una famiglia di antica tradizione arti-

germanico in Trento 45), Bologna 2006. Un'eccezione pare costituita dalla manifattura di Ala, incentrata sulla produzione di velluti. Cfr. Ivana PASTORI BASSETTO, *Crescita e declino di un'area di frontiera. Sete e mercanti ad Ala nel XVII e XVIII secolo*, Milano 1986.

43 Archivio Provinciale di Bolzano/Südtiroler Landesarchiv (APBz/SLA), Magistrato mercantile (MMBz), Ricorsi, vol. 3.6.1, Libro II, cc. 147r-149v. Nel 1674 il Magistrato richiese e ottenne il divieto di introduzione dei manufatti francesi nel paese, tale merce era considerata "inferiore assai di qualità" a quella italo-tedesca, tuttavia ne stava prendendo il posto poiché tali articoli erano "robbe di mode et foggie nuove", per quanto "inventate per inganare et alletare le persone alla compra". A riguardo si veda, Carlo PONI, *Moda e innovazione: le strategie dei mercanti di seta di Lione nel XVIII secolo*. In: Simonetta CAVACIOCCHI (a cura di), *La seta in Europa. Sec. XIII-XX*. Atti della Ventiquattresima Settimana di Studi, 4-9 maggio 1992, Firenze 1993, pp. 17-55.

44 Cfr. Giuliana SIMONINI, *L'arte della seta a Lucca negli ultimi cinquant'anni della repubblica aristocratica (1748-1798)*. In: *Rassegna storica toscana* 3 (1957), pp. 3-44, 83-115, p. 14.

45 L'ultimo tentativo di riformare l'arte della seta ad opera dell'economista Giovanni Attilio Arnolfini nel 1767, previa la stesura del trattato *Del ristabilimento dell'Arte della Seta e di altri economici oggetti della città e Stato lucchese del 1767*. La parte del Trattato relativa all'arte serica è riprodotta in Renzo SABBATINI, *Giovanni Attilio Arnolfini ed il Trattato Del ristabilimento dell'Arte della Seta*, Lucca 2001.

46 Cfr. CANALI, *Mercanti lucchesi*, p. X.

gianale<sup>47</sup>, Bartolomeo Talenti<sup>48</sup>, alla metà del secolo lavorava per conto della bottega Orsetti, una casata dalle recenti fortune mercantili, arricchitasi soprattutto con i traffici sul mercato polacco. Alla metà degli anni Cinquanta il Talenti, grazie alla sua rete di conoscenze e al credito di cui godeva quale uomo di fiducia della bottega Orsetti, si mise a lavorare in proprio “senza esserne habilitato”.<sup>49</sup> Nel 1664 una delazione alla Corte dei mercanti di Lucca gli spalancava le porte del carcere.<sup>50</sup> In un’economia permeata dai vincoli corporativi quale quella lucchese le norme statutarie proibivano a un semplice artigiano di produrre e mercanteggiare seta, la cui vendita era esclusivo appannaggio del mercante. Il processo che il Talenti dovette subire ad opera del tribunale corporativo della Corte dei mercanti, oltre a informarci sui “manchamenti” e le varie violazioni operate dal “costituto”, fa emergere tutta la tenacia e l’intraprendenza di un uomo intenzionato a elevarsi e a crearsi una tradizione familiare. I documenti lo dipingono ora come “scribano maggiore”, ora come primo “ministro” di bottega, ora come filatore; insomma, un uomo che ben conosceva il comparto serico e che dopo un lungo apprendistato – “fino da’ i primi anni” – si sentiva pronto per tentare la sorte nel mondo degli affari. Dopo tale amara esperienza – che lo costrinse in carcere per più di un mese obbligandolo al pagamento di 200 scudi<sup>51</sup> – Bartolomeo Talenti riuscì infine ad ottenere di “esser citarsi nella professione di Mercante di sete e drappi” presentando una supplica al massimo organo di governo cittadino.<sup>52</sup> Pochi mesi dopo, nel maggio 1665, poté costituire la Bartolomeo Talenti & C. presso la Corte dei mercanti.<sup>53</sup>

Ma il cambio di status, da artigiano a mercante, fu solo l’inizio della sua rapida ascesa. In breve la Talenti & C. riuscì a sviluppare una straordinaria rete di interessi mercantili che si estendeva in mezza Europa. Tramite la ditta Saminati-Guasconi & C. di Venezia il Talenti entrò in contatto con i fratelli Guasconi residenti ad Amsterdam e a Mosca, riuscendo a inserirsi nel mercato russo. Grazie al network costituito dai fiorentini Guasconi faceva giungere le sue casse di seta – via Amsterdam o via Amburgo – fino alle lontane fiere di Arcangelo, sul Mar Bianco. Là spesso i drappi lucchesi non venivano venduti in contanti, ma piuttosto barattati con vacchette (pelle vaccina) per quel peculiare scambio, “drappi contro vacchette”, che vedeva inondare il porto di Livorno

47 La progenie di Talento Talenti (1213), capostipite della famiglia, rimarrà sempre legata all’arte di “filatori e tessitori di seta o drappi”. Cfr. ASLu, Biblioteca Manoscritti, vol. 130, cc. 135r–136r; Biblioteca Statale di Lucca (BSLu), Giuseppe Vincenzo BARONI, *Notizie genealogiche delle famiglie lucchesi*, ms., 1135–1136.

48 Su di lui MAZZEI, *Società lucchese*, pp. 88–90; un cenno in Sergio BERTELLI, *Trittico: Lucca, Ragusa, Boston. Tre città mercantili tra Cinque e Seicento*, Roma 2004, p. 45.

49 Così la sentenza, cfr. ASLu, *Arte della seta*, vol. 2, c. 65r.

50 Sul processo Talenti e l’analisi dei costituiti, cfr. *ibidem*, vol. 15, cc. 185r–187v, 26r–31v, 116r–124r; vol. 16, cc. 2r–65v, 83.

51 Per il contraddittorio, cfr. ASLu, *Corte dei mercanti*, vol. 851, cc. n.n.

52 ASLu, *Consiglio Generale*, vol. 143 (29 dicembre 1664), c. 625.

53 ASLu, *Corte dei mercanti*, *Libri delle Date*, vol. 91, c. 63. Nel 1669 il capitale della ditta veniva aumentato di 24 mila scudi, *ibidem*, c. 100r.

di pelle moscovita.<sup>54</sup> Ma i drappi che uscivano dalla bottega Talenti videro anche le coste del Mediterraneo. Il Talenti seppe infatti sfruttare le opportunità fornite dal porto di Livorno<sup>55</sup>, assurto nel XVII secolo a grande emporio internazionale, per inoltrare i suoi tessuti fino alla piazza turca di Smirne e, nello stesso torno di anni, mandava un suo agente a Messina, per reperire seta greggia e altre merci.<sup>56</sup> Nella fitta trama di relazioni commerciali che questo mercante “nuovo” seppe sviluppare da un capo all’altro d’Europa affiora l’importanza di Bolzano, alle cui fiere i Talenti avrebbero fatto affari per oltre un secolo.

### 3. I Talenti dinanzi al Magistrato mercantile: un secolo di “negotii”

Dopo aver frequentato le fiere di Bolzano come procuratore degli Orsetti in precedenza<sup>57</sup>, Bartolomeo Talenti vi riappare nel 1666, ad appena un anno dalla costituzione della ditta. Nel 1667 questa venne aggregata alla contrattazione bolzanina servendosi, per il recupero dei crediti e la risoluzione di contese, di un nutrito numero di procuratori, per lo più connazionali fidati.<sup>58</sup> Sin dai primi anni la Talenti & C. fu molto attiva sulla piazza, come dimostrano le missive indirizzate a Venezia al Saminiati.<sup>59</sup> Queste fanno emergere il supporto creditizio che il Saminiati assicurava alla ditta lucchese attraverso l’uso di lettere di cambio, da saldarsi poi nei tempi e luoghi stabiliti.<sup>60</sup> La Bartolomeo

54 Intorno al 1680 il loro massiccio arrivo nel porto di Livorno provocava la caduta dei prezzi, cfr. Fernand BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV- XVIII)*, vol. 2: I giochi dello scambio, Torino 1981, p. 157. Per Bartolomeo Talenti nel mercato russo e per lo scambio “drappi contro vacchette” cfr. MAZZEI, *Sete italiane*, pp. 485–489, 494–496, 505.

55 Per uno studio a tutto tondo su Livorno vedasi Adriano PROSPERI, *Livorno 1606–1806. Luogo di incontro tra popoli e culture*, Torino 2009; Francesca TRIVELLATO, *The Familiarity of Strangers, The Sephardic Diaspora, Livorno and Cross-Cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven/London 2009; sugli interessi lucchesi a Livorno Rita MAZZEI, *I rapporti fra Lucca e Livorno nel Seicento*. In: MAZZEI/FANFANI, *Lucca e l’Europa degli affari*, pp. 299–320; per i rapporti commerciali tra Smirne e Livorno Renato GHEZZI, *Livorno e il mondo islamico nel XVII secolo. Naviglio e commercio d’importazione*, Bari 2007, pp. 115–149; per i lucchesi a Messina Rita MAZZEI, *Mercanti lucchesi a Messina nel secolo XVII*. In: Saverio DI BELLA (a cura di), *Atti del Convegno Storico Internazionale “La rivolta di Messina (1674–1678) e il mondo mediterraneo nella seconda metà del Seicento”*, Cosenza 1979, pp. 395–402.

56 Archivio Saminiati-Pazzi, Istituto di Storia economica dell’Università Commerciale L. Bocconi di Milano, (ASPMi), Sez. II, scat. 420, Bartolomeo Talenti a Giovan Francesco Saminiati in Livorno, Lucca 23 maggio 1671, c. n.n.

57 Il Talenti nel 1642 veniva mandato alle fiere di Bolzano come procuratore di Bernardino e Oliviero Orsetti; vi tornava, come procuratore degli Orsetti Oliviero e Ruggero, nel 1659 e 1662. Cfr. CANALI, *Mercanti lucchesi*, p. 47.

58 ASLu, *Corte dei mercanti*, vol. 757 (26 agosto 1670), c. 46r. Il mercante Giuseppe Monsagrati, data l’imminenza della fiera, informa i Consoli della Corte dei mercanti che intende andare a Bolzano per la bottega Talenti.

59 ASPMi, Ascanio Saminiati, Sez. II, scat. 559, Lettere che la ragione ha ricevuto da Bartolomeo Talenti da Bolzano. Il carteggio è relativo agli anni compresi tra 1670 e 1677. Per il Talenti corrispondente della Ascanio Saminiati-Niccolò Guasconi & Compagni di Firenze e della Ascanio Saminiati & Compagni di Venezia, cfr. Sergio GROPPi, *L’archivio Saminiati-Pazzi*, Milano 1990, pp. 725 e 789–790. Su Ascanio Saminiati e le compagnie di cui fu socio, cfr. Franco SABA, *La corrispondenza d’affari di un “grande mercante” fiorentino del Seicento*. Ascanio Saminiati e le sue Compagnie di Banco. In: *Cheiron* 17, 34 (2000), pp. 195–207.

60 ASPMi, Ascanio Saminiati, Sez. II, scat. 559, Bartolomeo Talenti a Ascanio Saminiati, Bolzano 10 settembre 1673, c. n. n., “[...] vi ringratiamo del partecipacoi con diversi cambi che ci serviremo al bisogno, e noi vi possiamo dar alcuno ragguglio, si per esser il primo giorno di fiera, come per non esser comparsi li negotianti”.

Talenti & C., attiva nel capoluogo bolzanino sino al 1695, comparirà più volte davanti al Magistrato mercantile per dirimere varie cause, l'origine delle quali è riconducibile principalmente ai pagamenti operati, spesso con moneta inadeguata, o al mancato rispetto degli accordi contrattuali.

Durante la fiera del Corpus Domini del 1680 la ditta lucchese aveva protestato presso il Magistrato di non voler accettare da Giovan Paulo Bolf in pagamento del suo debito i 156 fiorini *guldiner*<sup>61</sup> che questi aveva offerto “per non esser – [tale moneta] – della spetie et qualità dovuta”.<sup>62</sup> Per lo stesso motivo il procuratore del Talenti, Giovanni Curati, si rivolgeva pochi mesi dopo alla cancelleria del Magistrato, quando per merci vendute a Francesco Gugler di Monaco pretendeva che questi fosse obbligato al pagamento in “moneta imperiale”, come poi seguirà.<sup>63</sup>

Il Talenti non disdegnava l'attività cambiaria, da intendersi nella sua funzione di concessione di credito commerciale, peraltro la più usata sulla piazza bolzanina. Durante la fiera di Mezza Quaresima del 1685 aveva dato a cambio 2.630 fiorini ai mercanti di Rattenberg Carlo Ossauer e Giovan Battista Progner, i quali non avevano saldato il credito nella fiera successiva di Corpus Domini, provocando il reclamo dell'agente Montignosi presso il Magistrato.<sup>64</sup> Ancora come creditore, questa volta nei confronti di Giovan Adamo Mair De Ried di Vienna per la somma di 485 fiorini, si rivolgeva al Magistrato attraverso il suo procuratore Giuseppe Monsagrati, per mercanzie vendute al viennese nella pregressa fiera di San Bartolomeo.<sup>65</sup>

Del 1686 è una vicenda quanto mai singolare, la cui risonanza varcò i confini dell'istituzione bolzanina fino ad arrivare alla corte arciducale di Innsbruck. Antefatto della vicenda era il contratto stipulato dalla Talenti & C. con lo spedizioniere bolzanino Andreas Wutterin<sup>66</sup> (Andrea Butterino) durante la fiera del Corpus Domini del suddetto anno.<sup>67</sup> L'accordo prevedeva la spedizione di ben quattro casse di drappi, dunque merce dal valore elevatissimo sia per quantità che per qualità del prodotto. I documenti non riportano quale fosse la destinazione finale della tratta, ma tutto fa pensare che le pregiate stoffe lucchesi fossero dirette in Germania o, quantomeno, dovessero attraversare i confini del territorio tirolese. Durante la fiera seguente di San Bartolomeo il procuratore

61 Monete grosse d'argento di valore equivalente al fiorino aureo.

62 MMBz, Atti, vol. 3.1.15, Bolzano, 5 luglio 1680, cc. 67v–68r.

63 Ibidem, Bolzano, 23 settembre 1680, cc. 74v–75r. Cfr. MMBz, Prodotte, vol. 3.4.21, c. 522. Così il Talenti al Gugler: “Signor Francesco, non intendiamo prendere tra li f. 356.58 neanche un fiorino intiero e però quando lei ne voglia pagare si tralascierà tutta la partita e la prossima chi haverà ragione, si vedrà, non volendo fare come altra volta, che ne fece assegnatione in magistrato, e se ha tal pensiero lo faccia anticipatamente che risponderemo, in altro modo intendiamo havere moneta Imperiale, e non vogliamo andar dietro ad alcuno, mentre li guldini hanno 3 per cento meno per aggio dalla moneta Imperiale, e nel magistrato tal qualità di valuta non ha luogo in deposito, però faccia come vuole che non sarà come l'altra volta.”

64 Ibidem, Atti, vol. 3.1.16, Bolzano, 5 luglio 1685, c. 179v.

65 Ibidem, Bolzano, 11 dicembre 1685, c. 237v.

66 La ditta era Wutterin-Amorth.

67 MMBz, Atti, vol. 3.1.16, Bolzano, 18 settembre 1686, c. 283v.

del Talenti, Giuseppe Monsagrati, protestava formalmente presso il Magistrato in quanto le quattro casse risultavano esser “abbrugiate per strada da una pippa di tabacco del Carrettone”, da cui la decisa protesta della ditta lucchese. Il Monsagrati chiedeva la condanna di Andreas Wutterin “essendo il speditore obbligato” – come da carte presentate – e il risarcimento per il danno subito alle quattro casse di drappi. Da parte sua il Wutterin protestava la sua innocenza obiettando di aver adempiuto all’ordine del Talenti, dunque “di non essere disposto ad altri accidenti delli effetti spediti”; oltre a ciò chiedeva di essere assolto dall’accusa e di obbligare piuttosto il Talenti al rimborso delle spese occorse per la spedizione delle casse. Lo stesso giorno, con la speditezza che lo contraddistingueva, il Magistrato assolveva il Wutterin dall’accusa del Talenti per aver ottemperato agli accordi contrattuali che prevedevano la consegna delle quattro casse al “solito carrettone”. Il Talenti veniva così obbligato al pagamento delle spese di spedizione.<sup>68</sup> Non ci è dato sapere se vi furono dei risvolti nella vicenda, sappiamo però che appena tre giorni prima che la causa fosse sentenziata dal Magistrato una voce si alzò a favore degli interessi del Talenti. Tale autorevole voce era quella dell’arciduchessa Eleonora d’Austria<sup>69</sup>, la quale invitava il Magistrato a operare nei confronti del Talenti “colla sollecitudine maggiore”, pur nel rispetto della giurisdizione del foro. La lettera di raccomandazione ci informa che la lite, in essere, era contro i tedeschi Welvain, Aichorn e Conrado Schwartz – forse contraenti cui la seta del Talenti era diretta – e ci conferma che la causa della controversia era “la spedizione di alcune merci perite nel viaggio”.<sup>70</sup> È probabile che l’appoggio di cui Bartolomeo Talenti può aver usufruito in questa vicenda sia da collegare al legame parentale con i cugini in Polonia: i due fratelli Pietro e Tommaso Talenti – entrambi *Segretari regi* agli ordini di sovrani polacchi – conobbero personalmente Eleonora e hanno probabilmente potuto esercitare la loro influenza per venire incontro alle difficoltà del cugino.<sup>71</sup>

La cura degli interessi della ditta familiare a Bolzano verrà gradualmente demandata, a partire dalla fine degli anni Ottanta del Seicento, ai figli di Bartolomeo, Pietro e Giovan Battista. Quest’ultimo lo vediamo nelle vesti di procuratore rivolgersi al Magistrato durante la fiera di Mezza Quaresima del 1689 per costringere Johann Widenhueber (o Videnhueber) al pagamento di 172 fiorini per drappi vendutigli nella medesima fiera dell’anno precedente.<sup>72</sup>

68 Ibidem, c. 284r.

69 Eleonora Maria d’Asburgo-Austria (1653–1697), figlia dell’imperatore Ferdinando III e di Eleonora Gonzaga-Nevers, era sorellastra di Leopoldo d’Asburgo. Sposò il Re di Polonia Michele Korybut Wisniowiecki dal quale non ebbe figli, e rimasta vedova, passò in seconde nozze con Carlo di Lorena.

70 MMBz, Prodotte, vol. 3.4.24, Innsbruck 15 settembre 1686, c. 629. Mandato della Regina di Polonia al Magistrato per interessi Talenti et Welvain.

71 Pietro nel 1671 scrive dalla Polonia al cugino Bartolomeo informandolo di aver conosciuto personalmente l’allora giovane sposa del Re Wisniowiecki, Eleonora d’Austria, cfr. Gaetano PLATANIA, Viaggi, mercatura e politica. Due lucchesi nel regno dei Sarmati europei nel XVII secolo: Pietro e Tommaso Talenti, Viterbo 2003, p. 83.

72 MMBz, Atti, 3.1.17, Bolzano 23 marzo 1689, cc. 107v–108r. Il Widenhueber era stato formalmente invitato a comparire davanti al Console e ai consiglieri di prima istanza per rispondere alle domande del Talenti, cfr. ibidem, Prodotte, 3.4.26 (1689–90), Bolzano 13 dicembre 1689, cc. 349 e 350.

Bolzano era una buona occasione anche per il reperimento della materia prima; nella fiera di Mezza Quaresima del 1695 il procuratore del Talenti, Giuseppe Totti, asseriva in cancelleria non aver avuto compimento un contratto stipulato nella precedente fiera di San Bartolomeo con il mercante Carlo Brambilla di Rovereto. L'accordo prevedeva la cessione di sette balle di seta grezza al Talenti in cambio di "mercantie et contanti". Il Brambilla non aveva però consegnato la seta nel mese concordato di dicembre, divenendo così debitore del Talenti, il cui procuratore chiedeva ora al Magistrato di essere rifondato del danno, spese e interessi.<sup>73</sup>

Nel 1695 cessava l'attività trentennale della Bartolomeo Talenti & C., l'anno dopo si procedette allo stralcio della vecchia ragione e ne fu costituita una nuova che prese il nome di Bartolomeo Talenti & Figli. Vi partecipavano i due soci principali, figli di Bartolomeo: Giovan Battista e Pietro. Il primogenito Giovan Battista ricoprì più volte delle cariche nella magistratura atesina, risultando consigliere di seconda istanza nel 1705 e nel 1707, di prima nel 1726 e 1728.<sup>74</sup>

Sullo scorcio del Seicento le fiere bolzanine divennero l'occasione per stipulare accordi che avrebbero convogliato drappi lucchesi a Lipsia, sede delle più importanti fiere dell'Europa centrale.<sup>75</sup> Nella fiera di Sant'Andrea del 1696 ad esempio, la Talenti & C. fu citata in cancelleria dal sensale pubblico Bonaventura Leonardi; questi esponeva aver stipulato un contratto col Talenti e con Georg Christoph Dietz di Lipsia per la pingue somma di 8.500 fiorini, ma il Talenti gli aveva negato "le sue mercedi" risultando inadempiente.<sup>76</sup> A cavallo del secolo un contenzioso tra alcuni autorevoli mercanti lucchesi<sup>77</sup>, tra cui i Talenti, e lo stesso Dietz – poi fallito e debitore verso i lucchesi "di somma considerabile" – indusse la Corte dei mercanti ad affermare che al momento si facevano "per lo più negotii con i mercanti di Lipsia".<sup>78</sup> Capitava che nel 1698, una volta fallito il Dietz, seguisse un concordato con la massa dei creditori che prevedeva la ripartizione di un ingente partita di tele a parziale compensazione del debito. I lucchesi, gli unici rimasti scoperti, ricusarono tale accordo a causa, tra le altre, della cattiva qualità delle tele. Così l'anno successivo il mercante tedesco si rivolgeva al Consiglio sopra la mercanzia di Lipsia, il quale scriveva alla Corte dei mercanti di Lucca chiedendo che fosse notificata ai mercanti lucchesi coinvolti l'istanza di risarcimento fatta dal tedesco tramite la "concessione di beni"; ciò avrebbe permesso al Dietz di sottrarsi al pagamento destinato in Bolzano evitando al contempo "esecuzione" o l'arresto su quella piazza. Al netto

73 Ibidem, Atti, 3.1.19, Bolzano 24 marzo 1695, c. 53.

74 Cfr. CANALI, Mercanti lucchesi, pp. 8 e 40.

75 Sulle fiere di Lipsia, Herbert EIDEN, *The Fairs of Leipzig and the Eastern European Economies (15th–18th Centuries)*. In: Simonetta CAVACIOCCHI (a cura di), *Fiere e mercati nella integrazione delle economie europee secc. XIII–XVIII* (Atti delle "Settimane di Studi e altri convegni", Serie II, 32), Firenze 2001, pp. 723–740.

76 MMBz, Atti, 3.1.19, Bolzano 18 dicembre 1696, c. 226r.

77 Oltre ai Talenti vi erano coinvolti gli Orsetti e i Conti.

78 ASLu, Corte dei mercanti, vol. 77, c. 121r.

rifiuto della Corte dei mercanti seguì il tentativo dei mercanti lucchesi di essere risarciti presso il Magistrato mercantile di Bolzano.<sup>79</sup>

I primi decenni del Settecento registrarono l'instancabile attività della ditta lucchese, le cui casse di seta erano oggetto di vivace esportazione verso Bolzano.<sup>80</sup> La ragione dei fratelli Talenti cessò nel 1721, nello stesso anno i suoi soci principali, Giovan Battista e Pietro, ne costituirono una nuova, ciascuno per proprio conto e sotto i rispettivi nomi. La Giovan Battista di Bartolomeo Talenti risulta quale ultima ditta lucchese nella contrattazione<sup>81</sup>, e una sua procura del 1772 rappresenta l'ultima partecipazione, pur indiretta, di una ditta lucchese alle fiere di Bolzano.<sup>82</sup> Verso la metà del Settecento, per i propri negozi nelle fiere i Talenti si serviranno, al posto di agenti appositamente inviati sul luogo, di mercanti e di ditte provenienti da località prossime a Bolzano. Con capitali della Giovan Battista di Bartolomeo Talenti veniva infatti eretta, nel 1744, una società a Rovereto, sotto il nome di Falzorger, Fontana & C., peraltro presto cessata.<sup>83</sup> Alla morte di Giovan Battista nel 1729 gli succederà il figlio Bartolomeo Antonio, nobile lucchese. La ditta omonima di Pietro Talenti, anch'essa fondata nel 1721, sarà iscritta nella contrattazione fino al 1744 e parteciperà alle fiere atesine fino all'anno 1767. Venuto a mancare Pietro, saranno i suoi figli, i nobili Bartolomeo e Tommaso, a continuare l'attività paterna alle fiere di Bolzano.<sup>84</sup>

#### 4. La "scatuleta": seta e strumenti di credito

Focalizzare l'attenzione su di un episodio particolare dell'attività dei Talenti a Bolzano, consente di mettere in luce alcune pratiche operative e modalità di risoluzione delle controversie che caratterizzavano il commercio di fiera. Nel luglio 1718, durante la fiera del Corpus Domini, Giovan Battista Talenti, per la Bartolomeo Talenti & Figli, si presentava nella cancelleria del Magistrato mer-

79 Per la Corte dei mercanti di Lucca la richiesta del Magistrato di Lipsia rischiava di creare un precedente: "[...] mandandosi di qui i drappi [a Lipsia] con la fiducia del pagamento da effettuarsi dentro i tempi concordati, ciascheduno di quella piazza che non vorrà fare il pagamento e per contro li premerà di potere portarsi in Bolzano senza timore d'esecuzioni si prevarrà di simile esempio". ASLu, Corte dei mercanti, vol. 77, cc. 120v-121r; sulla vicenda anche MMBz, Atti, 3.1.20, Bolzano 17 settembre 1698, cc. 205r-206v; ibidem, 3.1.21, Bolzano 24 marzo 1700, cc. 145v-146v.

80 Tramite la concessione di alcuni documenti sanitari – le *fedi di sanità* rilasciate dai Conservatori di Lucca nel novembre del 1720 – a favore degli spedizionieri bolognesi Spinetti e Vannucci, sappiamo che tre casse di drappi di seta provenienti dalla bottega Talenti erano dirette, attraverso Verona, alla fiera di Sant'Andrea di Bolzano nel dicembre di quell'anno. Altre due casse di drappi provenienti dalla medesima bottega partivano da Lucca il 24 novembre dell'anno seguente. Cfr. Giulio SANCASSANI, *Fonti archivistiche veronesi per le relazioni commerciali tra Verona e Lucca durante i secoli XVII e XVIII*. In: *Lucca archivistica storica economica. Relazioni e comunicazioni al X Congresso nazionale archivistico* (Lucca, ottobre 1969), Roma 1973, pp. 163-170, p. 169.

81 Registrata fino al 1744, torna ad esserlo negli anni dal 1758 al 1761. Cfr. CANALI, *Mercanti lucchesi*, pp. 8 e 40.

82 Ibidem, p. 5. Per le fiere di Bolzano nel XVIII secolo, Andrea BONOLDI, *Le fiere e il dazio. Economia e politica commerciale nel Tirolo del secondo Settecento*, Trento 1999.

83 MMBz, *Procure*, vol. 3.3.12, T, c. 299. La compagnia cesserà nel 1749. Giuseppe Falzorger era roveretano, Lorenzantonio Fontana lucchese. Oltre ai capitali del Talenti vi concorrevano quelli di Giandomenico Natalini, lucchese, e di Pompeo Carignani di Vienna.

84 Cfr. CANALI, *Mercanti lucchesi*, p. 41.

cantile di Bolzano, recando una piccola scatola, senza sapere cosa contenesse. Dinanzi al Magistrato di prima istanza Talenti espone esser creditore del viennese Johann Jakob Kerschbaumer (Gio Giacomo Cherspamer) per la notevole somma di 3.300 fiorini incirca, ragione per cui voleva “cautarsi” prendendo in pegno la scatola.<sup>85</sup> Il Magistrato provvide ad aprire quello che si rivelò essere un piccolo scrigno contenente gioielli, ne registrò il contenuto, dopodiché lo richiuse, vi appose ben tre sigilli e lo riconsegnò al Talenti.<sup>86</sup>

La controversia in questione interessò più volte il Magistrato tra il 1717 e il 1719 e verteva intorno alla compravendita di preziosi. Antefatto della lite era il contratto stipulato nel dicembre del 1717 tra il mercante Kerschbaumer e la Talenti & F.; tale accordo prevedeva la consegna – da parte della ditta lucchese – del portagioie a una terza persona, tale Michael Schneider<sup>87</sup> (Michele Snaider) commerciante di Vipiteno, da effettuarsi nella fiera di Sant’Andrea del 1717. La consegna del portagioie non ebbe però luogo a causa dell’assenza in loco dello Schneider, il quale si trovava a Venezia. Ciò nonostante i fratelli Talenti asserivano di aver adempiuto agli ordini, come scrivevano al Kerschbaumer:

“haverete inteso che stante il non essere venuto in sudetta passata fiera il Signor Michel Snaider non potevano li nostri consegnarli la vostra scatuleta di gioie e perché non tenevano altri ordini che di fare essa consegna, cossi per non arrischiar tal roba a quelli accidenti che alle volte sogliano succedere stimavano bene di lasciarla a Bolzano nella nostra cassa e portarne qua la chiave [...] questo è seguito per tenere conto della vostra roba e se *alli detti noi havesti ordinato, che in mancanza del predetto Signor Snaider facesero consegna a qualche un altro o vero ne li mandasse a Venetia saria statto esequito* ma in questo genere di mercantia voi sapete benissimo che conviene stare bene attaccati alli ordini e non devano prendersi arbitri onde non avete a dolervi che di voi medesimo.”<sup>88</sup>

I Talenti, vista l’assenza del destinatario Schneider, avevano riposto il portagioie in una cassa che tenevano nel loro fondaco di Bolzano e avevano fatto ritorno a Lucca portandosi appresso la chiave della cassa, stimando che, data la particolarissima tipologia di merce, fosse preferibile non spedire il portagioie a Venezia – dunque “non arrischiare la roba al viaggio” – né tantomeno cederlo al Salvati cognato dello Schneider, ma seguire gli accordi contrattuali alla lettera.<sup>89</sup> Ter-

85 Per l’intero processo MMBz, Processi, vol. 3.2.8, fasc. 9, cc. 460r–495r.

86 Ibidem, cc. 461v–462r, una volta aperta la scatola, “quale è di longezza di sei ditte, et larga quatro ditte incirca [...] fu trovato esservi fra il bombaso di sotto, e di sopra una croce di diamanti grandi, mezzani, e piccoli numero 38 attaccata ad una carta francese da’ gioco in figura del Re di fiori [...] più un anello di diamante brillantato legato in argento con la rena d’oro smaltata di turchino con carta da’ giocare [...] altro anello pure di diamanti, di sette pietre tra piccole, e grande, in mezo de quali la pietra più grande è brillantata con la foglia palliata”.

87 Michael Schneider era “handelsmann von Sterzingn [sic]”. Il sigillo apposto sulla scatola riportava le seguenti parole: “Al Signor Michele Snaider, per amico Dio lo compagni, Bolgiano”, ibidem, c. 462r.

88 MMBz, Processi, vol. 3.2.8, fasc. 9, c. 472r. Bartolomeo Talenti & F. a Johann Jakob Kerschbaumer in Vienna, Lucca 12 febbraio 1718 (il corsivo sottolineato nell’originale).

89 Tra il gennaio e il febbraio 1718 i Talenti scrivevano anche allo Schneider a Venezia e a suo cognato Salvati di Bolzano, comunicando a entrambi la custodia del portagioie nella loro cassa a Bolzano e motivando il loro operato, ibidem, Bartolomeo Talenti & F. a Michel Snaider in Venezia, Lucca 2 febbraio 1718, c. 474r; Bartolomeo Talenti & F. a Salvati in Bolzano, Lucca 29 gennaio 1718, c. 473r.



minata la fiera di Sant'Andrea del 1717, la consegna slittava alla fiera successiva di Mezza Quaresima del 1718 e da qui a quella successiva del Corpus Domini dove, vista la reiterata assenza del Kerschbaumer, la Talenti & F. avrebbe deciso di protestare presso il Magistrato.

Nel settembre 1718 il Magistrato inoltrava una lettera requisitoria al tribunale civico di Vienna<sup>90</sup>, invitando il mercante viennese a comparire. Il tribunale viennese, tramite il giudice Franz Joseph Hauer, rispondeva in novembre allegando, oltre alla dichiarazione dello Schneider<sup>91</sup>, una lettera remissoria di protesta, da cui ci è possibile gettar luce sul retroscena dell'intera vicenda.<sup>92</sup> Johann Jakob Kerschbaumer, nel novembre 1717, aveva consegnato a Vienna a Mariano Dinelli<sup>93</sup>, agente della ditta lucchese, la sopracitata scatola di gioielli del valore di 4.450 fiorini, con l'ordine di consegnarla allo Schneider o al di lui cognato Salvati. Tali gioielli dovevano essere venduti dallo Schneider e con il ricavato andava risarcito il commerciante di Verona Antonio Linni (o Lini), verso cui il Kerschbaumer era debitore avendovi acquistato della merce.<sup>94</sup> La merce che Kerschbaumer doveva liquidare a Linni era stimabile in 3.000 fiorini, ma non avendo contanti, in precedenza gli aveva dato a garanzia un altro portagioie del valore di 3.000 fiorini. Dunque la scatola di gioielli che lo Schneider avrebbe dovuto ricevere per mano dei Talenti, del valore di 4.450 fiorini, era destinata alla vendita, con il ricavato il Kerschbaumer avrebbe saldato il debito di 3.000 fiorini (oltre a soldi che avrebbe ricevuti in contanti) che aveva contratto col Linni per merce acquistata e, soprattutto, sarebbe rientrato in possesso dell'altro portagioie del valore di 3.000 fiorini per riconsegnarlo al suo legittimo proprietario, ossia lo *Hofjude* Simon Michael, che glielo aveva dato solo temporaneamente.<sup>95</sup>

La mancata consegna della "scatola" allo Schneider era però intervenuta a rompere lo schema secondo cui l'affare avrebbe dovuto svolgersi, e così il

90 Era lo *Stadt- und Landgericht* di Vienna. La lettera è datata 23 settembre 1718 e invitava a citare il Kerschbaumer affinché comparisse davanti al Magistrato mercantile nella successiva fiera di Sant'Andrea del 1718, "per rispondere alla sudetta dimanda, o a liberare col pagamento il pegno che tengono di sua ragione in mani detti Signori Talenti". Ibidem, c. 463r.

91 Dichiarazione di Michael Schneider datata 14 novembre 1718, sigillata e firmata dallo stesso, ibidem, c. 467.

92 Documento redatto dal giudice Franz Joseph Hauer, proveniente dal tribunale civico di Vienna, datato 19 e 26 novembre 1718. Ibidem, cc. 465r-471v.

93 Nei documenti è definito "complimentario". Il lucchese Dinelli Mariano Antonio di Pietro fu procuratore della Bartolomeo Talenti & F. dal 1714 al 1721, cfr. CANALI, Mercanti lucchesi, p. 44.

94 I documenti non specificano la tipologia della merce.

95 MMBz, Processi, vol. 3.2.8, fasc. 9, c. 470. Antenato del poeta Heinrich Heine, l'ebreo di corte Simon Michael fu uno degli agenti del celebre appaltatore e finanziere ebreo Oppenheimer di Heidelberg (1630-1703) in Ungheria, risiedette in molte località ottenendo infine l'autorizzazione a stabilirsi, primo tra gli ebrei, nella città di Pressburg (Bratislava) e fu noto anche per aver rastrellato tutte le monete turche che si trovavano in territorio ungherese, consegnandole poi alla zecca imperiale di Vienna perché fossero fuse. Cfr. Jonathan Irvine ISRAEL, Gli ebrei d'Europa nell'età moderna. 1550-1750, Bologna 1991, pp. 161-162; Max GRUNWALD, Samuel Oppenheimer und sein Kreis. Ein Kapitel aus der Finanzgeschichte Österreichs, Wien/Leipzig 1913, pp. 266-273. Sugli ebrei frequentanti le fiere di Bolzano Andrea BONOLDI, Small Business? Jewish Merchants in Transalpine Trade: a Case Study. In: Markus Andreas DENZEL/Philipp RÖSSNER/Jan DE RIES (a cura di), Small is Beautiful - Interlopers in Early Modern World Trade. The Experience of Smaller Trading Nations and Companies in the Pre-Industrial Period (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte 213), Stuttgart 2011, pp. 201-218.

giudice Hauer passava in rassegna i punti essenziali<sup>96</sup> del grave danno arrecato al Kerschbaumer: Schneider non avrebbe più fatto affari col Kerschbaumer; quest'ultimo non aveva ricevuto la merce e nemmeno soldi contanti; i gioielli depositati al Linni di Verona non erano stati liquidati con soldi (in luogo dei gioielli), dunque i gioielli non erano stati restituiti a Simon Michael a Vienna; Kerschbaumer aveva perso gli interessi sia dei 3.000 fiorini, sia dei 4.450 fiorini (valore di entrambi i portagioie); infine al Kerschbaumer non era stata consegnata la merce. Tutto ciò aveva suscitato la "solennissima protesta" del mercante viennese, il quale chiedeva di essere rimborsato con 6.000 fiorini per il danno e gli interessi.<sup>97</sup> È interessante notare come i documenti prodotti a difesa del Kerschbaumer – anche quelli addotti dallo Schneider<sup>98</sup> – sottolineino più volte la *ratione diminuta fidei*, confermando la centralità del credito e della reputazione nel sistema degli scambi.

La mancata consegna del portagioie nella fiera di Sant'Andrea del 1717, poi reiterata nella successiva fiera di Mezza Quaresima del 1718, era in realtà ben motivata: il Kerschbaumer era divenuto debitore dei Talenti per non aver saldato il pagamento di una partita di drappi che in quella fiera veniva a scadere, e per questo i lucchesi non effettuarono la consegna, ma presero a garanzia il portagioie per cautelarsi.<sup>99</sup> La richiesta di risarcimento dei danni presentata dal tribunale viennese a difesa del Kerschbaumer risultava così insussistente, come pure la pretesa di invalidare la giurisdizione del Magistrato bolzanino sulla lite.<sup>100</sup>

Durante la fiera del Corpus Domini del 1719 Pietro Talenti sollecitava la sentenza del tribunale tirolese dopo l'ennesima defezione del viennese; il giorno stesso il Console e i consiglieri di prima istanza condannavano in contumacia il Kerschbaumer, e due giorni dopo disponevano, presso il palazzo mercantile<sup>101</sup>,

96 Nei documenti vengono contrassegnati dalle lettere A, B, C, D, E. MMBz, Processi, vol. 3.2.8. fasc. 9, c. 470.

97 Ibidem, c. 471r.

98 Schneider si accorge di persona che altri commercianti suoi colleghi, venuti a conoscenza dell'incidente, hanno diminuito decisamente il credito al Kerschbaumer: "dass ihme [...] der credit nicht wenig verkhlienert [*sic*]". Ibidem, c. 467. Sull'importanza di questo aspetto, cfr. Cinzia LORANDINI, Informazioni e istituzioni: le basi di costruzione della fiducia nel commercio della seta trentino-tirolese tra Sei e Settecento. In: BONOLDI/LEONARDI/OCCHI, Interessi e regole, pp. 137–163.

99 MMBz, Processi, vol. 3.2.8, fasc. 9, c. 485. La relazione del Magistrato bolzanino ci informa che la consegna del portagioie sarebbe dovuta avvenire nella fiera di Mezza Quaresima: "[...] e ciò sarebbe anche seguito quando l'istesso signore Salvati nella fiera di Mezza Quaresima avesse voluto pagare ad essi signori Talenti li fiorini 863.14 che nella medesima [fiera] a detto signor Kerspamer scadevano come ne fu ricercato per drappi venduteli; sendoli dunque stato negato l'istesso pagamento, né havendo detto debitore supplito per altro verso si protestaron in essa fiera essi signori Talenti avanti questo molt'Illustre Magistrato di voler ritenere appresso di loro l'istessa scatola per cauzione ed ipoteca, non solo della predetta partita, ma etiano per maggior somma che a detto signor Kerspamer veniva a scadere nella susseguente fiera di Corpus Domini." A tale relazione veniva allegato il conto delle partite di drappi che il Kerschbaumer avrebbe dovuto saldare: la prima, del valore di 863.14 fiorini, era stata consegnata dai Talenti al viennese durante la fiera di San Bartolomeo del 1717 e scadeva – come da pagamenti tempo due fiere – nella fiera di Mezza Quaresima del 1718; l'altra, di fiorini 2.416.38, era stata consegnata nella fiera di Sant'Andrea del 1717 e scadeva nella fiera del Corpus Domini del 1718. Ibidem, c. n. n.

100 Ibidem, c. 485. A conferma della sua giurisdizione sulla vicenda il Magistrato provvide a inviare a Vienna la copia del Capitolo sei dei privilegi, cfr. CANALI, Il Magistrato mercantile, II, Privilegi, p. 274.

101 Cfr. Annemarie INNEREBNER, Der Bozner Merkantilmagistrat und das Merkantilgebäude. In:

la vendita all'incanto dei gioielli, da cui vennero ricavati 1.300 fiorini spettanti ai Talenti.<sup>102</sup>

Alcuni tratti essenziali degli scambi operati nelle fiere bolzanine – e non solo – compaiono dall'analisi di questo processo: innanzitutto emerge piuttosto chiaramente l'importanza che il prodotto serico rivestiva nel commercio alle fiere atesine. Ancora una volta i pregiati drappi lucchesi erano oggetto dei tradizionali scambi che da secoli mettevano in contatto la città del *Volto Santo*, dunque l'elemento italiano, con l'area germanica, confermando la funzione di collettore tra le due aree svolta da quelle fiere. La rilevanza che il credito rivestiva nel circuito degli scambi del mercante e il rapporto fiduciario (e la reputazione) su cui quel credito si fondava sono altri aspetti che traspaiono da questa vicenda; infine l'uso di preziosi (un articolo merceologico peculiare, ma non di rado usato negli scambi) quale strumento per ridurre al minimo la circolazione del contante – vista la loro duttilità, – risulta interessante ai fini degli scambi da effettuarsi nelle fiere di sole merci, quali erano quelle di Bolzano.

## 5. Conclusioni

Nell'ambito del commercio serico che tanta parte ebbe negli scambi effettuati alla fiere bolzanine a partire dai primi decenni del XVII secolo, la rilevante presenza di operatori economici lucchesi, alcuni dei quali appartenenti alle più prestigiose famiglie dell'oligarchia mercantile cittadina, altri – ed è il caso dei membri della famiglia Talenti oggetto del presente lavoro – di recente fortuna, testimonia dell'importanza che la città tirolese rivestì per quell'industria serica, fino a costituire il maggior polo di smercio verso i territori dell'impero asburgico e della Germania. Per i drappi lucchesi Bolzano fu “luogo come ogn'uno sa il più proprio per il loro smaltimento”<sup>103</sup> e avrebbe continuato ad esserlo fino a poco oltre la metà del XVIII secolo. La forte attrazione esercitata da quelle fiere, in un clima tendenzialmente recessivo per la mercatura lucchese, se da una parte evidenzia la centralità della Germania come mercato di sbocco, nel quadro di una riorganizzazione delle correnti commerciali relative alla seta a livello italiano ed Europeo, dall'altra fu favorita dall'istituzione, da parte di Claudia de' Medici nel 1635, di una magistratura mercantile atta a regolamentare e garantire una corretta e veloce risoluzione delle controversie commerciali che vi potevano sorgere. Ciò avrebbe portato anche un operatore commerciale come Bartolomeo Talenti – ancora poco noto, ma che presto si sarebbe affacciato sul

Der Schlern 29 (1955), pp. 384–386; sulla sua collezione d'arte vedasi Silvia SPADA PINTARELLI, Bolzano: la collezione d'arte del Magistrato mercantile. In: Il collezionismo locale: adesioni e rifiuti (Quaderni degli annali dell'Università di Ferrara. Sezione Storia 7), Firenze 2009, pp. 249–269.

102 Una volta messi all'asta, i gioielli vennero venduti così ripartitamente: “al Signor Wild la croce di diamanti grandi, mezzani e piccoli per fiorini 600, al Signor Montagna l'anello di diamante brillantato legato in argento con la vena d'oro per fiorini 600 [...] l'altro anello pure di diamanti di sette pietre [...] per fiorini 100”. MMBz, Processi, vol. 3.2.8, fasc. 9, c. 495.

103 ASLu, Corte dei mercanti, vol. 77, c. 81r, così una relazione della Corte dei mercanti datata 26 ottobre 1690.

grande mercato europeo – a investire energie e capitali su quella piazza, finendo con l’inserirsi saldamente nel mercato tedesco. L’analisi dei documenti ha inoltre confermato l’incapacità dei setaioli lucchesi di adeguarsi ai nuovi tempi. La produzione serica lucchese, stretta dalle maglie corporative e chiusa all’innovazione, non seppe rinnovarsi: limite attestato anche dalla mancata penetrazione della produzione lucchese sul mercato coloniale, a differenza della vicina industria serica pisana, con la produzione vincente dei taffettaini.<sup>104</sup> Bolzano svolse altresì un ruolo non trascurabile nell’intermediazione dei traffici serici lucchesi verso la Polonia nel corso del Seicento, che meriterebbe uno studio specifico.

La bottega di seta di Bartolomeo Talenti si sarebbe imposta nella Lucca del Settecento, conservando grandi interessi a Bolzano in quel secolo. Il suo caso può contribuire a comprendere la parabola di un’industria serica tutta volta alla tradizione, che tuttavia ripose su Bolzano le speranze di risollevarsi, dimostrando, anche se solo per pochi decenni, una rinnovata dinamicità. Ciò contribuisce anche a una migliore comprensione delle correnti commerciali europee relative alla seta tra Sei e Settecento, per le quali la piazza bolzanina ricoprì un ruolo non secondario.

Carlo Bartalucci, Bartolomeo Talenti auf den Bozner Messen.

Eine Handelsfamilie aus Lucca zwischen Veränderung und Tradition

Mitte des 17. Jahrhunderts standen die Seidenhändler in Lucca vor der Herausforderung, die europäischen Handelswege für Seide neu ausrichten zu müssen. Den Händlern der kleinen Republik – hauptsächlich Italiener – gelang es, dem Wegbrechen der traditionellen kontinentalen Absatzgebiete durch die schrittweise Verlagerung des Schwerpunkts ihrer Handelstätigkeit Richtung Osteuropa entgegenzutreten. Allerdings erzwang die schwindende Attraktivität ihrer traditionellen Seidenstoffe auf dem polnischen Markt im Laufe des 17. Jahrhunderts eine neuerliche Umorientierung ihrer Verkaufsstrategie. In diesem Zusammenhang erkoren die Luccheser Wirtschaftstreibenden Bozen zum idealen Brückenkopf für den zuverlässigeren deutschen Markt. Als Kreuzungspunkt zwischen Nord und Süd hatte die Tiroler Stadt seit langem eine wichtige Funktion für Handelsverbindungen zwischen dem italienischen Raum und dem mittleren und nördlichen Europa inne. Die infolge des landesfürstlichen Privilegs von 1633–1635 aufblühenden Messen und die damit verbundene Errichtung des unabhängigen Merkantilmagistrats integrierten Bozen voll umfänglich in das internationale Handelsnetz und schufen damit zugleich die Voraussetzungen dafür, dass die größten Luccheser Seidenhersteller ihre Zins- und Kreditgeschäfte dorthin umleiteten. So traf ab den ersten Jahrzehnten des

104 Cfr. Rita MAZZEI, *Pisa medicea. L’economia cittadina da Ferdinando I a Cosimo III*, Firenze 1991, pp. 183–184 e *passim*.

17. Jahrhunderts in Bozen das Angebot aus Lucca auf die steigende Nachfrage nach Luxusgütern von Handelsleuten nördlich der Alpen und machte die Stadt damit binnen kurzer Zeit zum wichtigsten Absatzmarkt für den deutschsprachigen Raum.

Der erste Abschnitt des Beitrags analysiert ausgehend von institutionellem Quellenmaterial aus Lucca die wirtschaftspolitischen Strategien eben dieser Institutionen, um die lokalen Seidenprodukte – hauptsächlich durch wettbewerbswidrige Praktiken – auf dem Tiroler Handelsplatz zu stützen. Daraus resultiert ein gemischtes Bild: Neben Anstrengungen zur Neubelebung steht langfristig gesehen das Bewusstsein eines unabwendbaren Niedergangs der städtischen Seidenindustrie, der gleichermaßen unternehmerischer Schwerfälligkeit wie der veränderten Nachfrage auf dem internationalen Markt und der merkantilistischen Politik einiger europäischer Länder geschuldet war.

Der zweite Abschnitt skizziert das Geschick eines einfachen Handwerkers aus Lucca namens Bartolomeo Talenti, der nach seinen Lehrjahren in der *bottega* eines bekannten Luccheseer Seidenhändlers Mitte der 1660er Jahre beschloss, selbst sein Glück in der Geschäftswelt zu versuchen und damit gegen die Statuten der Korporation, die die Seidenherstellung reglementierten, verstieß. Nach der bitteren Erfahrung eines Gefängnisaufenthalts gelang es ihm jedoch, die Erlaubnis für die Handelstätigkeit zu erlangen, was zugleich der Auftakt war für die Gründung einer Handelsgesellschaft. Die *Bartolomeo Talenti & C.* schuf in kurzer Zeit ein Netzwerk, das Handelsstützpunkte quer durch Europa verband und von den Messen in Archangelsk und Moskau über die türkische Küste und Smyrna im östlichen Mittelmeer, über Messina und Livorno bis nach Bozen reichte.

Im dritten Abschnitt konstituieren die Bestände des Merkantilmagistrat im Südtiroler Landesarchiv die Quellengrundlage, um einige Gerichtsfälle zu analysieren, deren Protagonisten Männer der Familie Talenti im Kontext ihrer Messeaktivitäten waren. Die sich über ein Jahrhundert erstreckende Präsenz der Firma Talenti, die als Gesellschaft zwar verschiedene Veränderungen durchlief, aber immer in den Händen der Familie blieb, auf dem Tiroler Handelsplatz steht zugleich paradigmatisch für die Dynamiken des Luccheseer Handels. Diese zeigen sich in Form von Verbindungen zwischen den Bozner Messen und den großen Messen in Leipzig oder Mitte des 18. Jahrhunderts, als die Luccheseer versuchen, als Beteiligte in Gesellschaften in Rovereto zu investieren.

Der vierte und letzte Abschnitt hat zum Ziel, ausgehend von der Analyse eines spezifischen Falles aus den Prozessakten des Merkantilmagistrats Formen der Konfliktregelung aufzuzeigen, die kennzeichnend für den Messehandel waren. Auch hier eröffnet eine einzelne Episode vor Gericht vielfältige Einblicke in die wesentlichen Grundzüge der auf den Bozner Messen getätigten Handelsgeschäfte und nicht nur das.

Über den ungewöhnlichen Fall des sozialen und ökonomischen Aufstiegs des kleinen Handelsbediensteten Bartolomeo Talenti aus Lucca hinaus liefert der Beitrag zugleich wertvolle Informationen über Praktiken des Handels, über Waren als Verhandlungsgegenstand, über Verfahrensweisen, über Geschäftsmänner, über rechtlich-institutionelle Aspekte, die die Handelstätigkeit regelten sowie über die zentrale Bedeutung des Messegeschehens im frühneuzeitlichen Europa. Im Ergebnis wird die jüngere Historiographie damit um eine neue Forschungsperspektive auf die Bozner Messen bereichert.