

Per vie di terra. Movimenti di uomini e di cose nelle società di antico regime, a cura di ANGELO TORRE, Milano, FrancoAngeli, 2007, p. 184.

Questo v. nasce dal programma biennale di ricerca cofinanziato dal Miur (il Ministero dell'Istruzione e dell'Università) *Frontiere: ceti, territori, culture nell'Italia moderna*, che ha dato origine a una specifica collana di Franco Angeli sul tema dei confini. Questo libro, in realtà, non si occupa direttamente di confini ma delle strade che li attraversano, e dunque del commercio tra aree politicamente differenti. Con ciò sembrerebbe che si ritorni a una trattazione del tema classico del contrabbando: ma come avverte Angelo Torre nella sua introduzione appare ormai chiaro «come sia insufficiente un'analisi in termini di controllo statale del commercio, spesso privilegiato dagli storici. Per questa via si giunge, al massimo, allo studio del contrabbando come sub-cultura dell'illegalità» (p. 12). Scopo dichiarato del v. è invece, secondo Torre, uno studio dei «transiti» intesi come istituzioni giuridiche complesse, che non obbediscono al controllo dello Stato, ma hanno invece altre finalità, tra cui quella primaria è la creazione di territori commerciali indipendenti da quelli politici. Nell'uso dei transiti sono infatti comprese ragioni e motivazioni di vario tipo, tra cui il controllo dello Stato sui dazi di confine rappresenta solo l'aspetto più appariscente, ma non il principale né tanto meno l'unico. Torre fa l'esempio del Contado di Alessandria (citando alcuni documenti dell'ancora inesplorato e immenso fondo del Contado conservato nell'archivio storico-civico di Castellazzo Bormida), un organismo periferico dello Stato di Milano che risulta il reale «controllore» del passaggio di merci lungo il confine, senza che il Centro ne sia nemmeno informato. In questo coglie un «tentativo di territorializzare il privilegio di commercio» (p. 20). Ciò vuole anche dire che partendo da territori commerciali è possibile dar vita a territori politici e amministrativi.

Il v. comprende sette saggi. Si parte da quello di Anne Radeff sulla «cultura delle periferie», che ridiscute da un punto di vista teorico il concetto storiografico di periferia attra-

verso una serrata analisi dei massimi esponenti della storia economica «del grande»: Braudel, Wallerstein, Burke. Secondo la Radeff le dipendenze delle periferie da un centro non sono però così chiare, e ciò che è periferico in un senso può non esserlo in un altro: le montagne di antico regime, per esempio. Segue il saggio di Marina Cavallera, che parla di strade nel «territorio insubrico» di antico regime, come lo chiama l'autrice. La Cavallera mostra l'esistenza di alcune «strade traverse» che attraversano in senso longitudinale lo Stato di Milano, appoggiandosi a giurisdizioni concorrenti rispetto a quella spagnola. Si tratta di una precisa disposizione di feudi imperiali lungo le vie di comunicazione, con la creazione di strade «altre» rispetto allo Stato. La Cavallera sostiene però che nel corso del sei-settecento la Spagna si oppose a questo sistema alternativo, riuscendo a scardinarlo. Il terzo saggio è di Luca Giana, che affronta con tipico approccio «prosopografico» il tema del transito tra Liguria e Stato sabauda. Scopo di Giana è, seguendo la lezione di Grendi, identificare le «pratiche» del transito, e per far questo analizza «un episodio, probabilmente ordinario, avvenuto nell'entroterra savonese, per ricostruire una rete di relazioni tra commercianti, banchieri e trasportatori, e descrivere una serie di pratiche di scambio delle merci tra Riviera e Piemonte nel XVII secolo» (p. 61). Giana tratta dunque un caso specifico ritenendo che sia sufficientemente rappresentativo per poterne estrapolare delle pratiche comuni a tutta l'area. Arriviamo quindi al saggio di Giovanna Tonelli, che prende in esame il sistema centrale di controllo dei dazi di Milano nel sei-settecento. La Tonelli analizza la riforma dei dazi di confine avvenuta nella seconda metà del settecento cercando di comprendere quale fosse la loro entità e le motivazioni della suddetta riforma. Il dato più interessante mi pare riguardi però il seicento, secolo per cui la Tonelli, scandagliando un'importante fonte centrale (le licenze per i transiti contenute nei Registri delle Cancellerie dello Stato), mostra i differenti prodotti che attraversavano lo Stato. Quel che importa rilevare è che si trattava di merci che non si fermavano nello Stato: il Milanese viene dunque visto nell'ottica di un gigantesco corridoio commerciale per il passaggio del commercio, ma non come meta finale di quest'ultimo. Il successivo saggio di Marco Battistoni studia le politiche doganali nel Piemonte del settecento, mostrando le varie «eccezioni» a un felice controllo dello Stato sulle gabelle: strade franche, connivenze tra funzionari periferici e commercianti, pratiche di passaggio altamente difformi da quelle prescritte dai regolamenti. Ne esce un'immagine molto moscia dei transiti, che finiscono per obbedire a diritti «informali» e localizzati, tanto che lo stesso Stato sabauda decise di dar vita a un'esplicita negoziazione con i commercianti: «L'amministrazione sabauda del secolo XVIII sceglie dunque i propri interlocutori nel mondo del commercio e dei transiti, e interagisce con loro, in base a meccanismi dello scambio politico» (p. 131). Infatti, ed è questo il nocciolo della questione, lo Stato tratta i principali mercanti non come *partners* commerciali, ma alla stregua di veri e propri «soggetti politici» con cui arrivare a una mediazione. L'idea di un'*enclave*, nata dai rapporti commerciali, emerge dunque con prepotenza. Sesto saggio quello di Monica Parola, che analizza la distribuzione delle contravvenzioni alle gabelle nel settecento sabauda. Le principali conclusioni dell'autrice sono che i contravventori non avevano una patria precisa ma provenivano da un po' tutto il Piemonte e che il commercio di derrate agricole era ancora il più importante. Particolarmente utili risultano le tabelle che l'autrice riporta alla fine del saggio (pp. 146-50), che ci informano sulle località di provenienza, sui mezzi di trasporto e soprattutto sulle merci più trasportate dai contravventori. Ultimo saggio quello di Vittorio Tigrino, che riprende uno dei suoi cavalli di battaglia: la giurisdizione separata dei feudi imperiali (qui Torriglia) come luogo di progettualità politica gestita dalle forze locali. L'approccio di Tigrino è, sulla scia di Grendi, «topografico». Esso, cioè, si basa sull'idea di uno studio delle articolazioni territoriali del transito, utilizzando un'«analisi densa» (p. 159) della documentazione archivistica. La via prescelta è quella della contestazione di una lettura storiografica che parta dall'analisi delle magistrature centrali per convincersi che il problema del transito di merci ligure è unicamente marittimo, mentre invece Tigrino sostiene che è anche terrestre (già Grendi e Osvaldo Raggio insistevano su questo punto). Le direttrici

sono diverse, i tipi di conflitto sono diversi, e soprattutto si chiama in causa in tal modo il territorio: ragion per cui anche il tipo di documentazione, argomenta Tigrino, dovrà essere diverso, e basarsi su fonti molto più locali (archivi di famiglia, notarile, fondi processuali etc.). Conclusione di Tigrino è che a Torriglia (snodo importante, principale centro dell'esazione dell'area) «il sistema di gestione del commercio e della giurisdizione [è] ancora saldamente intrecciato a privilegi e rivendicazioni che hanno una storia secolare» (p. 171). Ciò vuol dire che sono forze meramente locali a promuovere dazi e direttrici del transito, e che la conflittualità è così elevata che diventano significativi anche spostamenti e commerci a brevissimo raggio. Compiere un tragitto di pochi chilometri significa infatti varcare già una giurisdizione, e mettere in moto relazioni e interessi economici. Da qui deriva anche il desiderio di queste forze di una ricostruzione topografica del territorio, che fu nel settecento affidata alle cure di un esperto, quale Marco Antonio Fossa.

Complessivamente, il libro è quindi incentrato sullo studio del transito terrestre, e mostra la grande dinamicità dello spostamento di merci e uomini in antico regime. I confini politici sono labili, e rappresentano più spesso delle risorse, come nei feudi imperiali, che non degli ostacoli. Inoltre, gli elementi «informali» pullulano, mostrando che i dazi statali non erano istituzioni rigide, ma si piegavano piuttosto alle necessità commerciali. Il tentativo è dunque alla fine quello di ridiscutere il tema del controllo degli scambi lungo i confini da un'altra ottica che non sia quella del «potere dello Stato». Ne emerge in più punti una visione storiografica di grande interesse, che abbisogna però in maniera urgente di adeguati scavi archivistici per essere rifusa in una visione più unitaria: e penso in particolare ai ricchi fondi delle istituzioni «lungo i confini», come la Referendaria di Alessandria conservata in Archivio di Stato di Torino, o ai fondi di famiglia dei feudatari imperiali.