

# La Fiandra Tessile

## nel cuore dell'industria medievale

(Pubblicato sulla Rivista Storia in Network n. 177/178 - Lug/Ago 2011 con lo pseudonimo di MAX TRIMURTI)

**Conosciuta come uno dei polmoni dell'economia medievale, l'industria tessile fece la fortuna delle città fiamminghe sulla spinta di quella rimarchevole avventura. Esame dei suoi circuiti e delle sue tecniche.**

L'industria tessile, concentrata in Italia settentrionale ed in Fiandra, di gran lunga il settore economico più fiorente dell'Europa medievale, era al centro degli scambi commerciali del medioevo, i cui assi di comunicazione collegavano questi due grandi poli commerciali. Su questa trama bipolare si innestava il commercio mediterraneo - dominato dalle repubbliche marinare italiane - mentre i prodotti dello spazio del Baltico erano monopolizzati dalle città della Lega Anseatica. Successivamente al periodo delle fiere della Champagne l'apertura della via marittima fra Bruges e l'Italia amplifica maggiormente l'importanza della Fiandra e della sua industria tessile, prima che questa, resa ormai sclerotica dal protezionismo delle sue corporazioni urbane, non venga soppiantata dalle nuove industrie tessili inglesi ed olandesi.

**Una industria redditizia**

**Le origini**

L'industria tessile è certamente alla base dell'eccezionale prosperità delle città come **Arras, Saint-Omer, Gand, Ypres o Bruges** ed in particolare quella che, a partire dal 12° secolo, ha interessato l'area compresa fra Arras, Saint-Omer, **Douai e Valenciennes**, nella Francia nord orientale e del Belgio.

Questa industria si basava inizialmente sulla **lana dei montoni** delle piane costiere fiamminghe poi, un po' più tardi, i mercanti fabbricanti presero l'abitudine di far arrivare la materia prima dall'Inghilterra, dove la lana era

infinitamente più abbondante, di migliore qualità e naturalmente più a buon mercato.

Cronologicamente lo sviluppo industriale tocca l'area di Arras - Saint Omer che raggiunge in breve tempo una rimarchevole prosperità, come lo dimostra un atto notarile genovese, rogitato nel 1191. Questo documento ci evidenzia che in un volume di acquisti di panni fiamminghi e dell'Artois per 5942 lire genovesi, la città di Arras rappresentava il 63% del totale. In seguito il centro di gravità dell'industria tessile si sposta verso Ypres e Gand nel Belgio, mentre Arras riconverte la sua struttura economica nel settore finanziario (banche) e nella tappezzeria di lusso. All'inizio del 14° secolo Ypres produce ogni anno da 35 a 40 mila **pezze di panno dalle dimensioni di 22 metri per 1,5 di larghezza**; una forte crescita intorno agli anni 1340 proietta la sua produzione annuale a più di 75 mila pezze, prima di sfiorare un po' più tardi le 100 mila pezze annue.

### **Soprassalti sociali e politici**

Ma la Fiandra del 14° secolo deve fare fronte ad una duplice crisi, sociale e politica, che giunge a minacciare seriamente la sua notevole prosperità.

Inizialmente una crisi sociale caratterizzata da gravi tensioni che marcheranno senza interruzione o tregua i rapporti fra la ricca aristocrazia mercantile, nucleo del patriziato urbano che aveva monopolizzato l'amministrazione comunale (**l'echevinage**) ed i differenti mestieri, riuniti in corporazioni. Queste tensioni sociali tenderanno ad amplificarsi, allorché l'industria dei panni viene a confrontarsi con una grave crisi scatenata dall'inizio della Guerra dei Cent'anni. Il conflitto inizia nel 1337 a seguito di un tentativo di colpo di mano inglese su **Cadzand** (Fiandra marittima), seguita dalla gravissima sconfitta della flotta francese di **Sluis** (La Chiusa), di fronte all'avanporto di Bruges (24 luglio 1340). Intervenendo in soccorso del suo sovrano francese, il Conte di Fiandra decreta l'interdizione di qualsiasi commercio con l'Inghilterra, decisione che, per reazione, scatena la ribellione generale delle città della contea sotto la guida del cittadino di Gand, **Jacobus van Artevelde**, proclamato immediatamente **Ruwaert** (Reggente) di Fiandra nel 1338.

Van Artevelde sigla a quel punto un'alleanza con il **Re Eduardo 3° d'Inghilterra** (3 dicembre 1339) in cambio dell'abolizione dell'embargo sulle lane inglesi e della concessione alla città di Bruges del diritto di scalo (monopolio accordato dall'Inghilterra sulle lane inglesi, punto di sbarco, stoccaggio e di distribuzione delle lane insulari per il

resto del continente) sullo stesso prodotto. Poco dopo, nel febbraio 1340, lo stesso Ruwaert arriva a rendere omaggio allo stesso sovrano d'Inghilterra, riconosciuto anche come Re di Francia. Ma la morte di Van Artevelde, avvenuta il 24 luglio 1345 e la morte del conte di Fiandra, **Luigi di Nevers**, nella battaglia di Crecy (25 agosto 1346), seguita dall'accessione alla dignità comitale di **Luigi 2° de Maele** (1346 - 1384), vengono a modificare sensibilmente i dati generali del conflitto.

Accolto con soddisfazione dalle città della Fiandra, alla quali il nuovo conte conferma abilmente tutti i loro privilegi, Luigi de Maele si rifiuta di confermare e garantire qualsiasi alleanza con l'Inghilterra, mentre le città fiamminghe riconoscevano come sovrano unico e legittimo proprio quello inglese. L'inevitabile scontro che ne consegue viene regolato dallo straordinario ed originale **Trattato di Dunquerque** del 13 dicembre 1348, che consente a Luigi de Maele il diritto a riconoscere personalmente Filippo 6° come Re di Francia, mentre consente allo stesso tempo ai suoi subordinati di fare la stessa cosa con Eduardo 3°, con lo scopo finale di mantenere aperte le relazioni commerciali fra la Fiandra e l'Inghilterra.

### **Crisi strutturale**

La Fiandra delle grandi città tessili conosce da quel momento un ultimo grande periodo di prosperità, ultimo perché, nel frattempo, essenzialmente per motivi d'ordine fiscale, il Re Edoardo d'Inghilterra decide di tassare l'esportazione delle lane insulari e, soprattutto, impianta nel sud della Gran Bretagna una fiorente industria tessile locale.

In questo modo il totale delle esportazioni di lane inglesi verso il continente, che si aggirava fino al 1360 intorno ad una media annuale di 30 mila **sacchi da 166 chili**, subisce una contrazione progressiva fino a stabilizzarsi su una media annuale di circa 10 mila sacchi. Evoluzione del tutto naturale dal momento che l'industria tessile inglese era divenuta nel frattempo un eccellente sbocco commerciale e di produzione per le lane inglesi. Parallelamente il totale delle pezze di tessuto inglesi esportate verso lo stesso continente subisce una repentina impennata, passando dallo zero del 1349 a più di 140 mila pezze nel 1359, attraverso due periodi di recessione, dal 1400 al 1410 e dal 1447 al 1465 (a seguito del divieto borgognone sulle esportazioni di panni inglesi, in quanto allora la Fiandra dipendeva dai Duchi di Borgogna).

La rottura politica franco borgognona (**Trattato d'Arras** del 1435) si traduce nel settore tessile in una caduta delle esportazioni inglesi da 41 mila pezze a 25 mila ed un calo d'esportazioni di lana da 15 mila a 2 mila sacchi nel 1436.

Da parte sua il Conte di Fiandra, preoccupato per il suo equilibrio finanziario (rendita economica) e desideroso di controbilanciare la potenza delle tre grandi città tessili (Ypres, Gand e Bruges), incoraggia lo sviluppo di un'industria rurale (basata essenzialmente sul trattamento delle **lane spagnole** e sulla coltura del **lino**) che, al riparo dai continui conflitti urbani e dai regolamenti delle corporazioni, sempre più pignoli, cavillosi e conservatori, conosce uno sviluppo eccezionale e contribuisce ad alimentare sensibilmente, in tasse, il tesoro comitale che le grandi città erano esentate dal pagare.

Si vede a quel punto prendere forza una industria prospera in una serie di piccoli centri fiamminghi sconosciuti, come **Hondschoote, Courtrai, Cassel, Commines, Deinze, Eekloo, Harelbeke, Tielt**, mentre una analoga politica di sviluppo rurale contribuisce allo sviluppo di centri tessili rurali anche nel **Ducato di Brabante** (Belgio settentrionale ed Olanda meridionale).

La duplice concorrenza delle industrie tessili inglesi e dei prodotti tessili rurali, ai quali si aggiunge rapidamente, in seguito, anche la produzione dei centri olandesi (**Leida**, ad esempio, da 9660 pezze di tessuto nel 1400 arriva a produrre ben 21195 pezze nel 1476), fa precipitare la crisi degli stabilimenti urbani fiamminghi, incapaci di diversificarsi ed i cui costi di produzione diventano proibitivi (in tale contesto il tessile inglese veniva negoziato ad un prezzo base di 100, mentre la produzione delle grandi città di Ypres, Bruges e Gand veniva rispettivamente negoziata su una base di 229, 278 e 268).

La crisi economica che ne deriva spinge pertanto le città fiamminghe a richiedere al principe (il Duca di Borgogna) l'emanazione di misure protezionistiche in relazione all'importazione di tessuti o prodotti lavorati inglesi ed è appunto in questo ambito che Filippo il Buono, il 19 giugno 1434, decreta l'embargo di tessuti inglesi in Fiandra, nel Brabante ed in Olanda, divieto poi rinnovato il 1° dicembre 1439 ed ancora successivamente nel 1446, 1448 e nel 1464.

Tuttavia nel 1446 il Duca abolisce tale divieto (in vero poco rispettato) solo per la città di Anversa.

In questa situazione se la prosperità di Ypres subirà un colpo decisivo, la città di Gand riesce in parte a riconvertirsi, sostituendo alla moribonda industria tessile il commercio delle granaglie e rivendicando il monopolio della navigazione fluviale sull'Escaut e sulla Lys. Per contro, Lovanio riesce in una fortunata riconversione delle sue attività tessili verso l'industria del lino, la fabbricazione della birra, nelle concerie, la tappezzeria (da 8 imprese nel 1400 a 36 fra il 1460 - 80) e l'insegnamento universitario (Fondazione dell'Università di Lovanio nel 1425 - 26, che contribuisce a favorire lo sviluppo delle

attività di stampa). La collocazione poi nel 1432 dell'Università di Lovanio nei locali dell'antico mercato dei tessuti (risalente al 1317) è l'elemento particolarmente simbolico di questa mutazione economica e sociale della città

### **L'industria. Da una strada all'altra...**

Le cinque grandi **fiere fiamminghe** di **Tielt, Thorout, Ypres, Bruges e Lille**, così come il ciclo annuale delle **fiere della Champagne (Lagny, Bar sur-Aube, Provins e Troyes)**, fiere scaglionate lungo la rotta commerciale che collega i due grandi poli economici dell'epoca (l'Italia ed i Paesi Bassi), conobbero il loro apogeo verso gli anni 1200. Queste fiere, favorite dal principe del territorio di giurisdizione, dalle quale egli ne traeva dei sostanziali vantaggi in termini di diritti e di pedaggi, concedevano ai mercanti una serie di garanzie finanziarie (indennità versate nel giro di 40 giorni nel caso di incidenti), giuridiche, militari (protezione armata) e materiali (mercati, luoghi di stoccaggio, strutture alberghiere). Svolgendosi in maniera parallela e complementare in relazione alle fiere agricole delle stesse città, le Fiere della Champagne mettevano in contatto regolarmente i mercanti fiamminghi, che vi vendevano i loro tessuti grezzi, con i **Fiorentini dell'Arte di Calimala** dei quali erano molto interessati. Tuttavia l'apertura di una via marittima fra l'Italia e l'Inghilterra (Southampton) ed i Paesi Bassi (Bruges viene raggiunta nel 1277 dai Genovesi e nel 1314 dai Veneziani), il declino dell'asse commerciale terrestre del Rodano a vantaggio della rotta **Venezia - Norimberga** e quindi dell'asse commerciale renano, l'importanza del traffico marittimo degli Anseatici e la ridotta sicurezza legata alla *Guerra dei Cent'anni*, determinano un declino irrimediabile delle Fiere della Champagne ed il contemporaneo apogeo commerciale di Bruges.

### **L'apogeo di Bruges (12° - 14° secolo)**

Gli abitanti di Bruges, inizialmente commercianti essi stessi, vengono a scontrarsi rapidamente con la concorrenza delle città rivali, essenzialmente anseatiche, che monopolizzavano le attività commerciali nelle loro zone di rispettiva influenza. Questo elemento spiega la progressiva sedentarizzazione dei commercianti di Bruges che, col tempo, accolgono presso di loro i concorrenti stranieri, i quali peraltro apprezzano la città per le sue qualità portuali e soprattutto per le sue ampie disponibilità di stoccaggio e di alloggio. Le motivazioni che spingevano i mercanti stranieri a recarsi a Bruges erano anche legate alla quasi garanzia di poter disporre di un nolo di ritorno

(inizialmente di tessuti fiamminghi) di grande valore commerciale e la pratica certezza di potervi vendere facilmente le loro mercanzie, prodotti inizialmente assorbiti dalla stessa Fiandra e quindi dai numerosi mercanti e banchieri stranieri (presenza di filiali delle grandi **banche fiorentine dei Bardi, dei Peruzzi e dei Medici**).

In questo modo Bruges si erge rapidamente al rango di "pivot" e punto di riferimento dello spazio commerciale europeo nord - occidentale. In tal modo dal 1270 gli Inglesi vi si assicurano un posto preminente, che rinforzano ulteriormente nel 1294, facendo di Bruges il deposito della loro lana verso la Fiandra ed il continente europeo.

In seguito questo diritto di scalo fu rinnovato a due riprese (1325 - 26 e 1340 - 53), prima di essere riportato in Inghilterra e successivamente (1363) installato a **Calais**, fatto che di colpo attribuisce una importanza strategica rilevante alla città di **Gravelines**, posto di frontiera fra Calais e la Fiandra.

A Bruges i mercanti inglesi vengono ben presto affiancati da quelli della Lega Anseatica che utilizzavano sia la **via terrestre Bruges - Colonia**, sia la **via marittima Lubeca - Amburgo - Bruges** e che smerciavano sulla piazza fiamminga i prodotti delle loro zone di esclusività (**ambra, granaglie, legname, ferro, aringhe** ed il **rame del Baltico**, le **pellicce di Novgorod**, la **birra di Amburgo e di Brema**, il **merluzzo della Norvegia** ed il **sale del Luneburg**) in cambio di prodotti mediterranei e soprattutto di tessuti fiamminghi (in tale contesto nel 1368 1369 su un totale di 339 mila marchi di importazione, **Lubeca**, il più grande centro anseatico, acquista ben 121 mila marchi di tessuti fiamminghi).

I mercanti anseatici, al fine di difendere i loro privilegi trasferirono diverse volte i loro uffici e depositi nord - occidentali da Bruges a **Aardenburg** (1307 - 1309), **Dordrecht** (1358 - 1360 e 1388 - 1392), **Anversa** (1436 - 1438), a **Deventer** ed **Utrecht** (1451 - 1457). Ma malgrado queste pressioni, Bruges rimane per lungo tempo il crocevia obbligato del commercio internazionale fra lo spazio baltico, il mare del Nord ed il Mondo mediterraneo.

## **Da Bruges ad Anversa**

Tuttavia Bruges vede la sua prosperità scossa dal suo protezionismo scarsamente lungimirante, dal declino della Lega Anseatica e dalla concorrenza esercitata dalla piazza libero scambista di **Anversa**. Ed è proprio nel suo conservatorismo chiuso e meticoloso, piuttosto che nel legendario insabbiamento dello **Zwijn**, il famoso braccio di mare formato dall'onda di marea del 1134, che vanno ricercate le vere cause del declino di Bruges. In realtà la città disponeva di ben tre avamposti e se quello di

**Damme** rimase insabbiato nel 1280, seguito da quello di **Sluis/la Chiusa** nel 1360, quello di **Middelburg** rimase sempre perfettamente operativo. Ad un esame più approfondito le vere cause del declino di Bruges vanno attribuite allo spostamento degli assi commerciali terrestri (a seguito della *Guerra dei Cent'anni*), al declino di tutta l'industria tessile delle grandi città fiamminghe e soprattutto nel conservatorismo e nel protezionismo estremo praticato dalla città, protezionismo che spinse i mercanti inglesi ad installarsi ad Anversa, per potervi vendere i prodotti della loro industria tessile, operazione che a Bruges era colpita da interdetto ducale

La crescita di Anversa ha effettivamente inizio, in modo molto timido, a partire dal 1407, poi, a partire dal 1442 - 44, lo sviluppo prende un notevole spessore, allorché viene trasferito sulle rive dell'Escaut il commercio dei tessuti inglesi.

Così Anversa si sviluppa sempre di più, favorita dall'atmosfera di grande libertà commerciale che vi regnava e dalla politica dei suoi successivi signori. **Antonio il Gran Bastardo di Borgogna**, che aveva accordato agli Anseatici un privilegio perpetuo nel 1409 e che nel 1411 procede alla liberalizzazione dei **mercati franchi del sale del pesce e dell'avena**; **Filippo il Buono**, che annulla solo per Anversa la proibizione del traffico dei tessuti inglesi; **Massimiliano d'Austria**, che, per punire Bruges delle sue rivolte del 1484 - 1485 e del 1488 - 90, favorisce la partenza dei mercanti stranieri dalla "Venezia del Nord" per le rive dell'Escaut ed accorda ad Anversa, nel 1491, anche il **monopolio del mercato dell'allume**.

Da ultimo il **Trattato di Westminster** (firmato fra **Enrico 7°** e **Filippo il Bello** il 15 maggio 1508), che garantiva in linea di massima la libera circolazione dei beni fra l'Inghilterra ed i Paesi Bassi, stabiliva tutta una serie di restrizioni al commercio dei tessuti inglesi in Fiandra: questi non potevano essere venduti al dettaglio, né essere tinti da operai fiamminghi ma solo da personale di Anversa, che non era fiammingo ma del Brabante. Inoltre viene anche stipulata una esenzione dei diritti di attracco per le navi inglesi che accostano ad Anversa.

Questa imposta era stata preliminarmente stabilita da Filippo il Buono e la sua soppressione mette chiaramente in evidenza le differenze che caratterizzavano e mettevano in contrapposizione la super conservatrice piazza di Bruges al liberalismo di quella di Anversa.

Anversa costruisce la sua prosperità su tre differenti pilastri: il **commercio dei tessuti inglesi** (i panni inglesi venivano tinti ad Anversa e successivamente ridistribuiti in tutta l'Europa, attività che raggiunge il suo culmine nel 1550 con ben 133 mila pezze importate nella città), il **commercio delle spezie** ed il **mercato legato all'argento proveniente dall'America** (il ruolo dei banchieri alto tedeschi e quello in particolar dei

**Fugger** ebbe una importanza decisiva e comparabile con quello giocato dai **Medici a Bruges**).

Anversa prima piazza finanziaria e commerciale del mondo nel 16° secolo, riesce in tal modo ad approfittare perfettamente della mondializzazione degli scambi legati, da una parte all'apertura delle vie marittime verso le Indie e verso le Americhe e dall'altra alla lenta sostituzione dell'asse mediterraneo con quello atlantico, indotto per di più, dalla conquista di Costantinopoli da parte dei Turchi nel 1453.

## **BIBLIOGRAFIA**

**Aerts E., Dupont W., Van Der Wee H., De Economische Ontwikkeling van Europa.** - Louvain, Presses Universitaires de Louvain, 1985.

**Bougard P., Hilaire Y.-M., Nolibos A., Histoire d'Arras.** - Lille, Ed. Le Téméraire, 2000.

**Braudel Fernand, Les Jeux de l'Échange.** Paris, Armand Colin, 1979.

**Bricker Gene A., Florence.** Paris, Ed. de la Martinière, 1993 ; Milano, Arnoldo Mondadori Editore, 1983

**Contamine Philippe, L'Économie Médiévale.** - Paris, Armand Colin Ed., 2003

**Heers J., Gènes au XVe siècle.** Paris, Flammarion, 1971

**Matagne P., Renaissance(s) L'Axe Lotharingien, berceau de l'Humanisme Européen.** Bruxelles, Orphée et Ganymède, 2000.

**Ryckaert M., Vandewalle A., Bruges L'Histoire d'une ville européenne.** - Tielt, Ed. Lannoo, 1999

## **Il mercato dell'allume**

A fianco delle lane inglesi il secondo pilastro sul quale si basava tutta l'industria tessile era l'allume (il suo mordente era indispensabile per la tintura dei tessuti grezzi) ed è importante mettere in evidenza il ruolo preminente esercitato dai genovesi nel commercio di questo prodotto, del quale Bruges era allora il grande mercato nord occidentale europeo. In effetti a partire dal 1277 il porto di Bruges risulta frequentato dai vascelli genovesi che vi cominciano a scaricare i loro carichi di allume intorno agli anni 1300. Il commercio dell'allume rimane in gran parte sotto il controllo dei Genovesi anche se temporaneamente (dal 1466 al 1478), I Fiorentini riescono a monopolizzare lo sfruttamento dell'allume delle miniere pontificie di Tolfa, nei pressi di Civitavecchia (scoperte nel 1462), proprio nel momento in cui la conquista di Focea da parte dei Turchi (1455) aveva interrotto la corrente



commerciale Focea - Chio - Bruges.

Qualche dato ci può consentire di apprezzare l'importanza di questo traffico sulla piazza di Bruges. Nel 1416 - 1417 vengono scaricate 2.800 tonnellate di allume da parte della società genovese dell'allume di Chio (mar Egeo) che controllava le miniere di Focea; nel 1445 - 1447 questa cifra passa a 4.200 tonnellate, di cui 2.500 tonnellate nel solo anno 1445. Il porto rivale (se si può dire di Southampton, porta d'ingresso verso l'Inghilterra e quindi verso l'industria tessile inglese, ne riceve direttamente appena 215 tonnellate nello stesso anno 1445. Questo fatto mostra in maniera evidente a che punto Bruges era diventata il vero fulcro commerciale di questi scambi vitali per l'industria tessile dell'area.