

Intanto si fanno più sicure e più frequentate le vie di terra, e il traffico si avvia, tanto nella attivissima navigazione fluviale (Italia superiore), quanto a dorso di mulo o in carri per tutte le regioni. Dal centro cosmopolita di Roma papale, per Siena e Lucca, attraverso l'Appennino, si stende la *via francisca*, che, toccando Piacenza, Pavia, Vercelli e Aosta, per il S. Bernardo, supera le Alpi e domina il gran traffico verso la Francia e l'Inghilterra; mentre, per i passi alpini del Lucumagno e del Settimo e più tardi (sec. XIII) del S. Gottardo, si svolge il commercio con la Germania, con l'Inghilterra e con le Fiandre. Centro di questo commercio internazionale furono, fino al principio del sec. XIV, le fiere della Sciampagna, che si tenevano in sei periodi quasi consecutivi, dal gennaio al novembre, in quattro famose città della regione; ma più tardi il commercio si volse verso il settentrione, a Bruges e ad Anversa. Sempre i mercanti italiani vi tennero il predominio, sia nel traffico delle merci, sia in quello del denaro; onde ebbero fondaci (*stationes, officia*) e rappresentanti (*consules*) nelle città straniere. Lombardi, Senesi e Fiorentini hanno in mano gran parte del traffico internazionale (1).

Ma tutta la produzione agricola e industriale, tutto il traffico e gli scambi sono, per più guise, inceppati da un sistema d'esclusivismo economico, comune a tutti i nuclei territoriali, che risponde all'esclusivismo politico dell'autonomia; onde la corporazione artigiana, il feroce protezionismo urbano, l'ordinamento finanziario, il controllo assiduo dello Stato, creati per la difesa degli interessi locali, non tardano a rivelarsi come intralci e freni estremamente dannosi ad uno sviluppo economico saldo e vigoroso. Quando, sulla fine di questo periodo, con la formazione degli Stati moderni, comincia ad af-

---

(1) Schaube e Schulte, opere cit. in fine al presente paragrafo.