

documenti geografici

**DIPARTIMENTO DI STORIA
Sezione di Geografia**

15



**Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"
2010**

ALESSANDRO RICCI

IL CAPITALISMO MERCANTILE NELL'OLANDA DEL SEICENTO ALLE ORIGINI DELLA GEOGRAFIA DELL'INCERTEZZA

Introduzione. – È possibile attribuire l'incertezza moderna, dei tempi in cui viviamo, a un processo di lungo periodo, che affonda le sue radici nell'Europa degli albori dell'età moderna, in quel passaggio tra periodo medievale e moderno, in cui così profondamente cambiò non solo la strutturazione politica europea, ma anche – e fu questo, probabilmente, il fattore di traino per tutti gli altri settori – la *forma mentis* dell'uomo?

I collegamenti possono risultare talvolta ardui, talvolta invece coincidenti o banali, ma rimane il fatto che un cambiamento di tale portata, come fu quello che si verificò in Europa nel XVI secolo, e che già alla fine del Trecento aveva visto muovere i suoi primi passi nel territorio italiano, ebbe un impatto dirompente nel contesto sociale e religioso, in quello geografico, economico e delle relazioni interpersonali. Una vasta letteratura è già presente in merito, per cui si cercherà di concentrare l'attenzione su alcuni aspetti emblematici del caso olandese del Seicento che ci sembrano di particolare interesse per approfondire – in modo sostanzialmente inedito – il concetto di incertezza applicato al caso olandese e si cercherà di vedere come realmente, in quella piccola Repubblica che nel XVII secolo raggiunse il suo apice economico e lo zenith tra le potenze mondiali, la priorità del fattore economico su ogni altro abbia provocato un collasso del sistema di certezze e il nascere di disequilibri nel sistema sociale e nell'assetto geografico. Si proverà a vedere come, nonostante in studi ben noti (Weber, 1984) si sia intravisto nelle prime forme di capitalismo una spinta “ultramondana”, mentre il processo di secolarizzazione investiva all'inizio dell'età moderna principalmente la politica (Natalizia, 2011), si possano riscontrare nell'Olanda seicentesca quegli elementi distintivi del capitalismo moderno che, portati alla loro esasperazione con la speculazione finanziaria, contribuirono a determinare un generale stato di incertezza.

L'attuale configurazione mondiale, globalizzata, sembra essere l'ultima e più vivida rappresentazione dei processi di proto-capitalismo, che nacquero da una preminenza del fattore economico, di guadagno e arricchimento¹, rispetto a quello religioso, invertendo così completamente la scala valoriale affermatasi in epoca medievale². Nasceva, cioè, l'*homo oeconomicus*.

¹ In Olanda si poteva trovare un «capitano olandese, che per il guadagno avrebbe navigato attraverso l'inferno, anche se avesse dovuto abbruciacchiare la vela» (Weber, 1984, p. 113).

² Si confronti, per un'analisi più approfondita del rapporto tra l'uomo medievale e l'economia, il recente saggio di Le Goff (2010).

Sull'origine del fenomeno della globalizzazione – o mondializzazione (secondo la terminologia più marcatamente francese) – oggi dominante, che ha visto la sua affermazione mondiale a partire anzitutto dalla caduta del regime sovietico e poi dalla rivoluzione informatica e relativa all'informazione, determinata dalla diffusione su scala globale di internet, molto si è discusso e ancor oggi il dibattito risulta ampiamente aperto³, così come molte sono le analisi sulle conseguenze della globalizzazione sulle persone (Bauman, 1999a) e sulla stessa società (*ibidem*, 1999b, 2000, 2006; Beck, 1999, 2000; Mongardini, 2007). Per comprendere perché, socialmente, geograficamente e politicamente, oltre che economicamente, viviamo in una società dell'incertezza, è interessante analizzare il caso olandese, facendo perno sulle teorie di Max Weber per riscontrare in che modo e su quali basi si sia realizzato un primo capitalismo (mercantile) avanzato, e quali furono i fattori economici che contribuirono alla crescita del fenomeno capitalistico in Olanda.

Il caso olandese rappresenta una prima iperbole di economia capitalista in cui agirono fattori economici, religiosi e sociali, e in cui, di fatto, si espresse al massimo grado, perentoriamente e come antesignana dei regimi moderni, una società individualistica, in cui il bene comune, in un'ottica che potremmo definire smittiana, era la risultante del benessere individuale. Nella Repubblica olandese della prima metà del Seicento si verificò altresì quella commistione, tipica degli Stati contemporanei, tra economia e politica, che si concretizzò in modo esemplare nel periodo di governo del Gran pensionario John de Witt (Rowen, 1978, 1986), tra gli anni Cinquanta e Settanta del XVII secolo.

La nascita del capitalismo e della prima globalizzazione. – Se è vero, come ha sottolineato Weber, che sono esistite già molto tempo prima del XV secolo economie e imprese di stampo tipicamente capitalistico, è solo con il 1492, la scoperta e poi l'apertura dei mercati con l'America, che l'Europa si avvia verso un'economia capitalista in senso esteso (Fernández-Armesto, 2011). È lo stesso Weber, infatti, a chiarire che non è la bramosia di denaro a determinare il capitalismo, ma la sua estensione e profondità nella società: precisa infatti che se in passato vi furono esempi più o meno illustri di proto-capitalismo e di mentalità capitalista, non si può parlare di nascita del capitalismo, perché tali casi rimasero sporadici e non attecchirono a pieno nella società. La differenza del nascente capitalismo moderno (che avrà nell'Olanda un suo primo importante esempio) rispetto al passato, non risiede infatti nella presenza o meno di uno "spirito economico" (di quella che viene chiamata l'«auri sacra fames»; Weber, 1984, p. 113), ma nella sua

³ Tra le più recenti e interessanti analisi, si segnalano Colombo (2010) e Lévy (2010).

estensione, che oggi si vede ampliata su scala "globale". «Un capitalismo è esistito in Cina, in India, in Babilonia, nell'antichità e nel Medioevo. Ma [...] gli mancava quel particolare ethos» (*ibidem*, p. 104), che fa sì che si possa far riferimento, in modo diffuso e allargato, allo «spirito capitalistico come fenomeno delle masse» (*ibidem*, p. 114). Non è un caso che Weber individui lo *spirito* del capitalismo come qualcosa di tanto radicato e radicante da avere una diretta influenza sui comportamenti e sulla mentalità delle persone. È dunque nella vastità del fenomeno che Weber individua un elemento cardine del capitalismo moderno. Nel caso olandese, l'«auri sacra fames» di cui Weber parla fu talmente generalizzata e totalizzante, intensa, che oltre ad aver portato il paese ai vertici economici mondiali, produsse anche i suoi effetti nefasti su quell'irrazionale e drammatica vicenda della speculazione dei bulbi di tulipani cui meglio si farà cenno in seguito.

Precisare in che momento storico si sia instaurato il capitalismo in Europa e, con esso, la globalizzazione, è opera pressoché impossibile, ma molti storici sono concordi nel far risalire la nascita di un'economia estesamente globalizzata al 1492. Le scoperte geografiche, l'apertura di vie marittime transoceaniche e l'avvio di scambi commerciali su distanze di gran lunga più estese rispetto a prima coincisero con dei cambiamenti radicali nella società dell'epoca, tanto che si parla di passaggio da un'epoca a un'altra. Non vi sono dubbi, per molti studiosi, che si verificò – dal punto di vista geografico – un cambiamento di asse, vale a dire uno spostamento sostanziale del baricentro del mondo. Si trattò di una rivoluzione mondiale, nella mentalità e nella configurazione spaziale del mondo: «nasce un nuovo mondo nel senso più audace del termine, mentre la coscienza collettiva, dapprima dei popoli dell'Europa occidentale e centrale e poi dell'intera umanità, subisce un mutamento radicale» (Schmitt, 2002, p. 66). Infatti, con le scoperte geografiche si generò un ampliamento dei confini del mondo noto e della stessa percezione degli uomini, non più ristretta al campo europeo ma ora proiettata, secondo l'interpretazione moderna, su scala mondiale. Se nel medioevo, così come in epoca romana, il centro del mondo risiedeva in Roma e i confini conosciuti erano simbolicamente limitati dalle Colonne d'Ercole, con la scoperta di Colombo e la presa di coscienza di un *Mundus Novus* da parte di Amerigo Vespucci, l'attenzione europea e mondiale si spostò verso Occidente e «Le rotte oceaniche erano diventate il teatro, altamente drammatico, delle relazioni internazionali: qui prendono corpo i rapporti di dominazione di pochi paesi su vaste aree africane, americane e asiatiche e si sviluppano i rapporti di forza tra i paesi dominanti» (Vallega, 1985, p. 55). L'apertura delle frontiere occidentali e dei nuovi mercati con le Americhe significò un cambio di prospettive dal Mediterraneo a favore

dell'Atlantico⁴, e con esso un cambiamento nell'approccio filosofico, nel campo geografico e sociale, e in generale di tutte le scienze. Gli spazi si dilatano e si restringono grazie anche alle possibilità offerte da una navigazione sempre più efficiente e da una rete di comunicazioni che si farà sempre più fitta, sia tra gli Stati europei sia tra Paesi colonizzatori e terre conquistate.

In realtà, come annota acutamente Carl Schmitt, le scoperte geografiche e la circumnavigazione della terra furono al tempo stesso «manifestazioni e conseguenze di metamorfosi più profonde», nello spazio terracqueo, di un cambiamento nell'uomo che si riflesse in ogni campo del sapere e della speculazione scientifica, dall'arte alla filosofia, dalla letteratura all'architettura (Schmitt, 2002, p. 69). Tra gli altri, ne è un esempio vivissimo la cartografia moderna, «non più prodotto bensì origine di tale “rivoluzione incomparabile”» (Caraci, 2009, pp. 324-345; Farinelli, 1992, p. 72), di cui proprio gli olandesi furono tra i principali innovatori. Il Cinquecento, d'altro canto, per la geografia «segna l'inizio di una significativa trasformazione, nel senso di una progressiva differenziazione di quelli che fin dall'antichità erano stati i suoi ambiti di studio preferenziali: il primo, anche in ordine di tempo, quello della geografia descrittiva [...]; il secondo, quello sviluppato dai Greci, della geografia astronomico-matematica» (Caraci, 2009, pp. 337-338). Oltre alle figure di spicco in ambito cartografico, che infatti vanno ricercate non solo tra italiani e tedeschi, ma appunto anche tra gli olandesi della seconda metà del Cinquecento (si pensi a Gerardo Kremer latinizzato in Mercatore, ma anche a Gerardo de Jode), si deve tenere in considerazione il significativo cambiamento nell'approccio al sapere geografico. Infatti, «In cima al frontespizio della prima raccolta moderna di carte geografiche, pubblicata a Roma da Antonio Lafreri tra il 1565 e il 1570, Atlante – per la prima volta posto sulla soglia di un volume di geografia – era raffigurato nell'atto di sorreggere il grande globo, con un ginocchio poggiato a terra [...]» E, probabilmente, Mercatore fu proprio ispirato da questo frontespizio per la pubblicazione del primo vero Atlante, dove il personaggio mitologico, «che occupa non più il margine superiore ma campeggia al centro del frontespizio, è raffigurato seduto e non più nell'atto di sorreggere ma di misurare con un compasso il globo, che è piccolo ed è appoggiato sulla sua gamba» (Farinelli, 1992, p. 78; Sestini, 1981, p.xx). La potenza (economica) olandese si esprimerà, nel corso del Seicento, anche nella produzione delle carte geografiche: essi «ne detengono il primato commerciale, attraverso case di stampatori che si succedono

⁴ Anche Hegel fa riferimento a uno spostamento dell'attenzione europea dal Mediterraneo all'Atlantico, che caratterizzerà tutto il futuro. Il Nuovo Mondo, per lui, sarà «il paese dell'avvenire, quello a cui, in tempi futuri, forse nella lotta fra il Nord e il Sud, si rivolgerà l'interesse della storia universale» (Hegel, 1994, p. 233, cit. in Resta, 2002).

per più generazioni e producono anche carte singole e globi» (Sestini, 1981, p. 52).

L'apertura della rotta verso Ovest corrispose, in ogni modo, a una maggiore influenza del mare rispetto alla terra nella vita e nella percezione dell'uomo. Un cambiamento, questo, che fu sia concreto ed emblematico, sia simbolico e allegorico: è quanto sottolineato dallo stesso Schmitt nel suo *Terra e mare*, un trattato agevole e assai ricco di spunti sulla storia del mondo vista come conflitto continuo tra «ecumene e thalatta» (Rosenzweig, 2007).

La Repubblica olandese sarà un esempio eccelso di questa preminenza della *thalatta* rispetto all'ecumene in età moderna, perché la sua rinascita corrispose, geograficamente (e "moralmente"⁵) alla vittoria sulle acque e l'elemento marittimo, delle acque che avanzano e che devono essere dominate (attraverso dighe e sistemi efficienti di contenimento), è sempre stato presente nella cultura olandese e nella sua identità nazionale. Il motto zelandese, non a caso, era «Luctor et Emergo», vale a dire «Lotto per emergere [dalle acque]» e lo stesso stemma araldico raffigurava un leone che fendeva le onde (Schama, 1993, p. 25). L'Olanda sarà non a caso la più importante potenza mercantile del tempo e l'estensione dei suoi commerci fu tale che si parla, in riferimento al periodo tra la fine del Cinquecento e l'inizio del Seicento, di Secolo d'Oro olandese, proprio perché la piccola Repubblica, nata dalla rivolta anti-spagnola nella seconda metà del XVI secolo, era arrivata ai vertici mondiali superando le grandi potenze inglese, portoghese, francese e, non ultimo, lo stesso impero di Filippo II⁶. Infatti, il potere politico e il prestigio internazionale derivavano dal potere che si era capaci di ottenere in campo commerciale e mercantile, e quindi economico e marittimo. Come afferma Adalberto Vallega: «Il simultaneo e coordinato perseguimento di fini politici e militari, di prestigio economico e di dilatazione dei commerci trova la sua sede congeniale nelle Compagnie delle Indie che le potenze marittime europee costituiscono appunto per conquistare posizioni lungo le rotte oceaniche e tener saldi i territori assoggettati» (Vallega, 1980, p. 16). L'ascesa olandese ai vertici mondiali, ai danni delle altre grandi e immense potenze, è brevemente riassunta da un contemporaneo, Willian Aglionby, il quale ebbe a dire che «questo staterello [...] in cento anni circa... è cresciuto ad un livello [...] infinitamente superiore, sotto taluni aspetti, a quello delle più grandi monarchie dei nostri tempi» (Aglionby, 1669, cit. in Schama, 1993, p. 227). Questa incredibile avanzata delle Province Unite viene rimarcata anche da Simon Schama,

⁵ Schama parla, anche a proposito dell'identificazione della nazionale olandese con la vittoria sulle acque e del rapporto degli olandesi con il mare, proprio di «Geografia morale» (Schama, 1993).

⁶ Si veda l'intera opera di Parker (1985), in cui si analizza – tra gli altri – il rapporto del sovrano con le Province Unite e vengono alla luce, grazie a una fitta raccolta e analisi di fonti, le difficoltà incontrate dallo stesso nella gestione dei territori ribelli.

il quale a giusto titolo afferma che bastarono due o tre generazioni per portare la Repubblica da «sgangherata e assediata confederazione di città e provincie in impero globale dalla prosperità e dal potere apparentemente illimitati» (Schama, 1993, p. 226).

La preminenza del fattore marittimo rispetto a quello terrestre sembra essere una trasposizione, a livello simbolico, del passaggio dalla *forma mentis* medioevale, caratterizzata dall'elemento della trascendenza e dall'analogia derivante dalla centralità della religione e dei cicli naturali (la terra, l'ecumene, appunto), a quella moderna, in cui l'elemento economico, il guadagno e il commercio (tramite le acque e quindi il mare, la *thalatta*) sembrano assumere un ruolo primario rispetto alla religione. È ciò che si verificherà, in forma assolutamente esemplare, proprio nell'Olanda del Seicento, grazie alla potenza delle sue navi e all'innovazione nell'ingegneristica navale altamente d'avanguardia, oltre che a un'impresa commerciale considerata uno dei primi esempi di realtà multinazionale (de Vries e van der Woude, 1997), la Compagnia Olandese delle Indie Orientali (Gaastra, 2003; Israel, 1990). Nel corso del Seicento, «le Compagnie delle Indie sono il segno di trasformazioni sociali molto profonde, provocate dalla proiezione oceanica dei paesi europei e, soprattutto, dei paesi atlantici e del Mare del Nord, protagonisti di relazioni marittime molto intense». Da tale proiezione, «le rotte oceaniche erano diventate il teatro, altamente drammatico, delle relazioni internazionali»: è qui che «si sviluppano i rapporti di forza tra i paesi dominanti» (Vallega, 1985, p. 55), che si basano, appunto, sulla potenza del commercio. E non è un caso se «i commerci marittimi venuti alla ribalta con le grandi esplorazioni geografiche, e le lotte che si erano scatenate» conferirono «ai mari significati politici ed economici di gran lunga più ampi, e profondamente diversi, da quelli che avevano avuto in passato» (*ibidem*, p. 52)

Operando un dialogo di causazione tra il fattore religioso e quello economico-politico, si può notare come, di fatto, nel caso olandese si sia concretizzato sul piano commerciale il cambiamento in atto su quello religioso. È perciò la religione che imprime questo cambio di rotta e non è un caso se l'ascesa marittima dell'Olanda sia corrisposta all'affermazione della confessione calvinista. Secondo alcuni autori si può infatti sostenere un'assoluta coincidenza tra l'elemento marittimo-commerciale e quello religioso di stampo calvinista (Schmitt, 2002, pp. 86-87).

Come, in quale periodo, dove, e su quali presupposti sociali (o religiosi) sia nato il capitalismo moderno in Europa è stato, in modo dettagliato e diffuso, prima di molti altri (Orsini, 2008), argomento di studio di due grandi teorici del passato: Werner Sombart (1925) e il già citato Max Weber (1984). Nelle due teorie tra le più importanti sulla nascita del capitalismo, si riscontrano differenze notevoli, ma anche punti di collimazione. Non ci si addentrerà nelle

differenze interpretative tra il Weber e il Sombart, ma si cercherà nelle prossime pagine, lungi ogni intento di esaustività, di trovare un riscontro dell'impianto teorico weberiano nel caso dell'affermazione del capitalismo mercantile olandese, cercando di cogliere i fattori individuati dall'autore tedesco come determinanti ed esemplificativi del capitalismo moderno.

La strutturazione economica olandese. Cenni sul nascente capitalismo mercantile. – L'elemento marittimo sembra, come si è notato, fondante nella formazione dell'Olanda capitalistico-mercantile seicentesca, che baserà la propria immensa potenza sulle navi, sulla loro costruzione, sul commercio con il Mare del Nord e poi, come culmine di questa impostazione filosofico-religiosa-sociale (e non ultimo economica), sulle imprese, sugli scambi e sull'affermazione economica e politica della Compagnia Olandese delle Indie Orientali.

È opportuno anzitutto chiarire che nel caso olandese si deve parlare non semplicemente di capitalismo o, cosa del tutto errata, di mercantilismo, ma, più esattamente, di capitalismo mercantile. Questo perché, se è vero che vi furono "aziende" che definiremmo capitalistiche in tutti i sensi e quindi basate, attraverso l'utilizzo delle risorse, sul profitto e sul capitale, esse portarono avanti la propria azione sulla base del commercio con altre potenze e sull'importazione ed esportazioni di beni e risorse, contribuendo anche al prestigio nazionale in campo internazionale. Sottolinea bene Simon Schama, distinguendola dai paesi che adottavano politiche mercantilistiche, che «la Repubblica [olandese] aveva accumulato capitale e lo faceva circolare al tasso del tre per cento quando l'assioma mercantilista prescriveva che solo alti tassi potevano preservare una quantità sufficiente di moneta» (Schama, 1993, p. 227). Dal punto di vista economico, «nessun altro paese – secondo Immanuel Wallerstein – mostrò un simile complesso di produzione agricolo-industriale coerente, collegato ed integrato, e ciò nonostante le complicazioni economiche dovute ad una guerra di indipendenza durata ottant'anni» (Wallerstein, 1982, p. 59). Quest'affermazione, esatta e assolutamente corrispondente alla realtà, meglio ci aiuta a comprendere quale fosse lo spirito capitalistico olandese del tempo, e per quale motivo si parla, a giusto titolo, di capitalismo mercantile. Non si trattò infatti di un paese che adottò politiche mercantilistiche, quindi centralizzate e manipolate dallo Stato secondo una prospettiva nazionale e statale, in cui il mezzo mercantile e commerciale veniva utilizzato, in un'ottica strategica, a fini politici. Si deve parlare, più esattamente, di un complesso statale decentralizzato che permise invece la libera espletazione delle singole attività imprenditoriali e che trasse giovamento – indirettamente – da una sostanziale assenza di regolamentazione della politica in

materia economica⁷. Si trattava infatti di una strutturazione politica repubblicana, fortemente decentrata, piuttosto efficiente e del tutto differente, per queste caratteristiche, da quella degli altri Stati europei del XVII secolo (in primis Francia e Inghilterra). Questa peculiarità, di mancanza di centralizzazione politica, permise una flessibilità (economica e sociale) tale che nei momenti di crisi più acuta si verificò sempre un adattamento “naturale” del sistema, evitando di arrivare a scoppi di tensione sociale (Schama, 1993, p. 228).

Esempio lampante della mancanza di regolamentazione politica sull'economia fu la Compagnia Olandese delle Indie Orientali, nata dalla libera volontà di mercanti e imprenditori. Essa però, al tempo stesso, vedeva un'importante partecipazione degli Stati Generali⁸ (l'organo governativo che radunava le diverse province che componevano la Repubblica), che cavalcarono (e non indirizzarono, come nelle politiche mercantilistiche) l'attività commerciale per fini politici. Nei primi anni d'attività, infatti, il finanziamento della Compagnia era autonomo, non dipendendo da sussidi degli Stati Generali o di altri corpi governativi. Ogni entrata veniva reinvestita nelle attività della Compagnia stessa, mentre venivano pagati i dividendi (pari a circa al 10% annuo, dal 1630) agli azionisti. Alcune delle entrate erano destinate al finanziamento delle attività degli stessi Stati Generali, che offrivano rinforzi navali atti a respingere i tentativi di dominio spagnolo e per la difesa dei territori conquistati.

Di fatto, il capitalismo mercantile nato in Olanda fu in qualche modo frutto della volontà non solo di privati ma successivamente anche dello Stato stesso, per imprimere un più incisivo corso alle ditte di commercio già esistenti: l'intento fu quello di unire gli sforzi privati e pubblici per raggiungere un monopolio su larga scala che desse avvio a un commercio globale e di dominio coloniale (Adams, 1996), oltre che per avere una sicura base per gli investimenti e avviare una politica concorrente alla Spagna (Wallerstein, 1982, p. 61): «Lo scopo della Compagnia Olandese delle Indie orientali, costituita nel 1602 dalla fusione di compagnie preesistenti, era quello di togliere alla Spagna il monopolio del commercio delle spezie» (Caraci, 2009, p. 353). E infatti, le funzioni di cui fu investita la Compagnia non furono soltanto commerciali o inerenti a interessi privati, ma essa deteneva diritti sovrani all'este-

⁷ Tra i più importanti teorici economici del Seicento vi sono i fratelli de La Court (1937), dei quali non ci si occuperà in questa sede per motivi di spazio. Essi propugnavano – in sintesi – una forma politica repubblicana, anti-orangista, che avrebbe favorito le libertà individuali in materia economica e un arricchimento sostanziale della Repubblica.

⁸ I vertici decisionali, residenti ad Amsterdam (e che componevano il corpo degli *Heren XVII*, i “diciassette gentiluomini”), erano composti da politici e aristocratici locali. La stessa Compagnia usufruiva di un finanziamento annuale, da parte degli Stati Generali, di circa 200 mila fiorini e dell'invio annuale di cinque navi da guerra (Adams, 1996; Israel, 1990, p. 103).

ro su territori e vassalli. La Compagnia integrava quindi le funzioni di una partnership economica con quelle di una potenza sovrana (e statale). Le decisioni politiche ed economiche venivano prese dai vertici della Compagnia e il monopolio era così gestito per conseguire profitti nel medio-breve termine (secondo la logica di una qualsiasi impresa), e per affermare il proprio dominio coloniale (che era economico e politico al tempo stesso). In quest'ottica, il quasi-monopolio sui prezzi veniva usato per controllare le fluttuazioni dei prezzi e avere un controllo assoluto dei mercati (Aymard, 1982, pp. 237-238). La presenza olandese nelle Indie orientali attraverso la Compagnia si prefiggeva anche l'obiettivo di racchiudere nelle sue maglie le più piccole compagnie, che altrimenti avrebbero disperso crediti e conquiste, per unificarle in un'unica e grande Compagnia, per facilitare l'accesso al credito e aumentare la redditività del commercio con l'Oriente (Cox, 1959, p. 231). Si seguiva, secondo prerogative completamente diverse, la scia degli altri Stati del Vecchio continente, di allargamento dei confini e di ampliamento dei mercati. L'Olanda, infatti, sfruttò solo in un secondo momento il fattore commerciale per insediarsi politicamente, mentre gli altri Stati europei dettero fin dall'inizio impulso al mercato e lo indirizzarono per raggiungere fini politici (Pagden, 2005).

Come funzionava il commercio olandese a quei tempi, come si traslava, in termini monetari, la presenza di una Compagnia olandese? Ce lo spiega bene Fernand Braudel, il quale afferma che inizialmente veniva utilizzato un sistema di scambi che seguiva diverse fasi: difficilmente, infatti, una merce arrivava direttamente dalle Indie in Olanda, perché veniva scambiata più volte con altre merci (spezie o metalli preziosi) lungo il tragitto. Il sistema di scambio si basava su tre tipologie di intervento, a seconda delle disponibilità. Prima si scambiavano le merci, se queste erano insufficienti si passava allora ai metalli preziosi e se infine mancavano questi si passava al credito monetario. In questo fitto sistema piramidale gli olandesi dovettero far ricorso a creditori giapponesi e indiani che spesso non li trattarono alla stessa stregua degli altri banchieri europei (Braudel, 1981, II, p. 206). È per questo che riuscirono a sviluppare nel modo migliore e con risultati stupefacenti, preservandone i segreti e difendendo i territori anche con le armi, le possibilità che la natura dei territori conquistati offrivano loro: Ceylon si specializzò così nella produzione di cannella, Banda in quella della noce moscata, mentre Ambon divenne l'isola dell'eugenia (Aymard, 1982, p. 238; Braudel, 1981, II, p. 206).

La Compagnia, così, attraverso un ferreo sistema di controllo della produzione e di sorveglianza, e grazie a un efficiente sistema di comunicazioni con l'Europa (stabilito già dagli anni Venti del Seicento), riuscì a garantirsi l'esclusiva sulla coltivazione e l'esportazione di spezie e di altri generi particola-

ri, che poi venivano scambiati in tappe intermedie o direttamente in Europa. Tali prodotti avevano infatti una ricca e forte domanda non solo nel Vecchio continente, ma anche in India, e i mercanti olandesi spesso approfittavano delle possibilità offerte dagli altri mercati per effettuare scambi con tessuti, oro, pepe, stagno, riso a salnitro.

È utile a questo punto fare un ulteriore cenno alla strutturazione dell'economia olandese secondo l'interpretazione del Wallerstein. Il sistema economico olandese era coordinato al suo interno da una serie di attività e di forze che contribuivano insieme, congiuntamente, alla ricchezza del paese. Era, sostanzialmente, un sistema definito «a spirale», intendendo con questa espressione il concretizzarsi proficuo di una rete di collegamenti, visibili e indivisibili, tra le diverse attività economiche. La flotta olandese riuscì a raggiungere livelli di efficienza mai riscontrati prima grazie al fitto e sempre migliore commercio di legname, e accadde altresì viceversa; il commercio delle aringhe fu sempre più intenso, agli inizi del Seicento, grazie alle innovazioni nelle tecniche di produzione e costruzione navale; il sistema economico olandese riuscì così a essere estremamente efficiente grazie anche a un solido apparato assicurativo; infine la Borsa, con sede ad Amsterdam, divenne il centro nevralgico della finanza europea. La città diventerà, per questi motivi, soppiantando Anversa, il fulcro dell'economia olandese nel Secolo d'Oro (Barbour, 1963).

Una importante e certa fonte di guadagno risiedeva nella produzione delle aringhe, che comportava l'impacchettamento e la conservazione in salamoia. Si sviluppò così una rete di produzione che coinvolgeva anche i produttori e raffinatori di sale, determinando nel campo ittico maggiori investimenti e un campo d'azione molto più vasto e dilatato nel tempo rispetto alla semplice attività di pesca. Accanto a questi nuovi e più redditizi cicli produttivi, si ponevano le politiche pubbliche in supporto di questo rinnovato apparato, che assicuravano una regolarità e uniformazione di un prodotto che veniva ormai esportato a livello globale (de Vries e van der Woude, 1997, p. 245).

Tutto ciò garantiva profitti più alti per i mercanti e una più proficua speculazione sulle vendite da parte di chi operava in Borsa. La finanza olandese era il prodotto dell'efficienza economica e della forza mercantile olandese e ogni elemento economico godeva sia della forza delle altre componenti interne che della debolezza delle potenze rivali.

L'industria navale olandese: il "tempo come denaro" e le innovazioni tecniche. – Max Weber identifica alcune componenti fondanti del capitalismo: «il tempo è denaro», il «credito è denaro», il «denaro è fecondo e produttivo», «chi paga puntuale è padrone della Borsa di ciascuno» (Weber, 1984, cap. I, parte 2). Questi quattro assunti definiscono, secondo Weber, in modo quanto mai chiaro e immediato, cosa si intenda per capitalismo, pur nella consapevolezza

za che una definizione univoca di “spirito del capitalismo” risulterebbe quanto mai pretenziosa (*ibidem*, p. 99). Le condizioni sopra citate le si ritrovano nel caso olandese espresse al loro massimo grado. Si prenderà ora in esame uno dei quattro aspetti considerati come i capisaldi del capitalismo da Weber.

Il concetto di “tempo come denaro” si riscontra nella gestione del lavoro olandese e nella sua organizzazione pratica, soprattutto per quanto riguarda l'industria navale e il commercio delle aringhe. Va ricordato, anzitutto, che il mercato delle aringhe rappresentò uno dei punti di forza dell'economia olandese: si è calcolato che nel 1621 tale commercio, insieme a quello del sale (che serviva per la conservazione), rappresentasse circa il 45% del totale dei beni commerciati nel Baltico (de Vries e van der Woude, 1997, p. 419). Per comprendere ancor meglio l'entità e l'importanza delle aringhe nell'economia del paese, si tenga presente che l'Olanda deteneva, nella prima metà del XVII secolo, circa l'80% del totale di tale commercio del Baltico (*ibidem*). Al successo olandese in tale campo commerciale contribuì in modo determinante la schiacciante superiorità che venne acquisita nel settore della costruzione navale su tutti gli altri rivali europei, inglesi compresi, tra Cinque e Seicento.

Una domanda che a questo proposito molti storici ed economisti si sono posti è: come riuscirono, gli olandesi, a scalzare la ben più potente forza inglese nel commercio nel Baltico e nella produzione di navi? E quali furono gli elementi più importanti del dominio economico olandese e come riuscirono gli olandesi a imprimere un'accelerazione così imponente, tale da far acquisire al loro paese un ruolo primario nella costruzione navale e nel commercio europeo? Essi si basarono su un sistema produttivo altamente capitalistico, fondato sulla produzione continua e standardizzata, con tempi di produzione praticamente ininterrotti grazie a un intero sistema collaudato per raggiungere questi obiettivi. Gli olandesi capirono infatti, prima di molti altri, l'assunto alla base di questo paragrafo, che sarà sancito da Weber (1984) circa due secoli e mezzo più tardi, e cioè che il «tempo è denaro»: la produzione navale e il commercio ittico olandese avrebbero seguito questa fondamentale “regola” capitalistica. La spinta per l'intensificarsi del lavoro e del commercio navale si deve non solo alle incredibili capacità imprenditoriali degli olandesi che – anche sulla scorta di una certa mentalità calvinista – si stavano ormai delineando, ma anche per una serie di condizioni geografiche estremamente favorevoli: l'Olanda infatti era al centro tra due direttrici importanti del mercato europeo (Est-Ovest e Nord-Sud) e vedeva confluire sulle sue coste due importanti fiumi (il che significava commercio vivo). Amsterdam era il cardine di questi due crocevia e non a caso divenne il “granaio d'Europa” e il porto di scambio di merci provenienti da tutto il mondo.

Gli olandesi intensificarono enormemente il commercio di legname, predisposero magazzini di tale vastità da garantire una continua e ininterrot-

ta disponibilità di materia prima, innovarono i sistemi e le tecniche di produzione accelerandone incredibilmente i tempi di produzione: non era necessario, di volta in volta, aspettare nuove importazioni di legna e ogni operaio, lavorando secondo una logica individualistica, ma che al tempo concorrevano al bene collettivo, con precisione e dedizione assolute contribuiva alla rapidità di produzione e alla velocizzazione dei tempi produttivi (Barbour, 1930, p. 277).

Alcune delle ragioni per cui l'Olanda arrivò a superare gli inglesi nel commercio del Nord Europa sono riassunte bene da Violet Barbour: «Prices for timber, deals, plank, hemp, flax, pitch and tar were far higher in England than in Holland. These high prices were reflected in the cost of shipbuilding, and the cost of shipbuilding was reflected in freight rates» (*ibidem*, p. 267)⁹. Il dinamismo produttivo olandese risultò devastante per gli inglesi, i quali non riuscirono a scorgere un'apparente via d'uscita, che fu successivamente ricercata nei *Navigation Acts*, le leggi per contrastare la nuova potenza olandese (Farnell, 1964; McGovney, 1904). Questo meccanismo, ormai inevitabilmente a favore degli olandesi, è ben sintetizzato in questa incisiva formula: «The English merchant could not build cheaply because he could not import timber and other materials cheaply, and he could not import cheaply because he could not build cheaply» (Barbour, 1930, p. 267)¹⁰.

Per capire ancor più in profondità come gli olandesi declinarono l'idea del "tempo come denaro", vediamo più nello specifico quali furono le innovazioni adottate, nel campo commerciale e di costruzione navale per le loro specifiche necessità, che erano anzitutto geografiche. L'efficienza nel campo dell'ingegneristica navale fu alla base dell'espansione olandese (e poi europea) a livello mondiale in età moderna, e fu anche per tale motivo e per le innovazioni in questo campo, che essi «poterono dominare il mondo commerciale» (Wallerstein, 1982, p. 61). La prima novità in questo campo venne introdotta da un mercante bretone intorno al 1460 con la progettazione delle nuove caravelle (de Vries e van der Woude, 1997, p. 355), e successivamente, agli inizi del Seicento, con innovazioni pensate appositamente per la pesca delle aringhe e per le frastagliate e "disordinate" coste olandesi. Le nuove imbarcazioni permettevano infatti non solo la tradizionale pesca delle aringhe, ma anche la lavorazione, a bordo, di quanto pescato. I marinai potevano così giungere nei porti di destinazione, dove avrebbero poi venduto la

⁹ «I prezzi del legno, delle tavole, delle assi, della canapa, del lino, della pece e del catrame erano molto più alti in Inghilterra che in Olanda. Questi prezzi alti si riflettevano nel costo della costruzione delle navi, e il costo della costruzione delle navi si rifletteva nelle tariffe dei carichi navali».

¹⁰ «Il mercante inglese non poteva costruire a buon mercato perché non poteva importare legname e altri materiali a buon mercato, e non poteva importare a buon mercato perché non poteva costruire a buon mercato».

merce, con il prodotto che aveva già completato una prima fase di lavorazione, quella per la conservazione, e pronto così per le successive fasi di scambio (*ibidem*, pp. 245-296).

Altre innovazioni tecniche ridussero ulteriormente i tempi di navigazione e di commercio. Con le caravelle del vecchio tipo, che prevedevano tre alberi e potevano contenere circa mille tonni, non era possibile approdare sulle coste olandesi in modo agevole, e ciò costringeva all'utilizzo di altre barche più piccole che assicuravano un approdo certo. Gli olandesi presero, dalla metà del XVI secolo, a costruire imbarcazioni più ridotte, che contenevano cento o duecento tonni e prevedevano un solo albero, ma garantivano viaggi diretti per la pesca e l'approdo, così da ridurre maggiormente i tempi di pesca, smercio e uso di mezzi. Un ulteriore passo in avanti fu apportato da Pietre Jansz Hoorn, il quale intorno al 1595 progettò navi più capienti e leggere, che massimizzavano la velocità, l'adattamento alle coste: si trattava dei *fluits*. Queste navi permettevano di trasportare maggiori quantitativi di pesce a bordo, assicuravano una più stabile navigabilità in alto mare, prevedevano un equipaggiamento più ristretto, e in virtù di una prua e poppa più curve permettevano di virare anche controvento, navigando molto più velocemente dei precedenti modelli d'imbarcazione: se prima dei *fluits* si potevano fare al massimo due viaggi per stagione nel Baltico, ora si poteva arrivare a tre o quattro giri (*ibidem*, p. 296), dimezzando così i tempi di pesca e commercio, e raddoppiando quindi i profitti. Il primato olandese nelle acque del Baltico fu stabilito, dunque, anche in virtù del passaggio importante dalla iniziale inferiorità nelle capacità di trasporto olandese rispetto alle navi delle città anseatiche, alla superiorità acquisita agli inizi del Seicento¹¹.

Grazie alle possibilità offerte dai *fluits*, l'Olanda divenne il "porto d'Europa" per tutto il Seicento e grazie alle potenzialità derivanti dal commercio e dalle innovazioni in campo mercantile, la più importante realtà economica e politica di tutto il XVII secolo.

Il tempo era davvero denaro, e gli olandesi lo capirono prima di tutti gli altri.

La "tulipanomania", prima "bolla" speculativa mondiale. Dalle necessità paesaggistiche il denaro crea denaro. – Si è finora visto, dando rapidi sguardi all'economia olandese seicentesca, come essa abbia perfettamente accolto l'idea del "tempo come denaro" nella sua impostazione imprenditoriale, soprattutto in ambito commerciale-marittimo, di legname, ittico e navale. Un altro elemento dell'economia olandese, però, risultò di grandissima novità e

¹¹ Per i dettagli sulle capacità di trasporto delle navi olandesi rispetto a quelle anseatiche, si veda l'approfondito e assai particolareggiato studio di Christensen (1941, pp. 96-97).

di straordinaria modernità, contribuendo con le sue dinamiche di guadagno e speculazione all'affermazione del fattore economico e all'“incertezza moderna”: la Borsa di Amsterdam, dove si espresse massimamente l'idea del “denaro fecondo e produttivo” e del “credito come denaro”.

Altri centri finanziari si eressero, prima della Borsa di Amsterdam, in Olanda, dove una simile attività veniva svolta già dal 1530: a Bruges si ebbe la prima Borsa all'inizio del XV secolo (1409), ad Anversa nel 1460, mentre nel resto d'Europa nacquero a Lione nel 1462, a Tolosa nel 1469 e a Londra nel 1554 (Braudel, 1981, II, p. 71). Le Borse, come le attività capitalistiche sopra menzionate, erano attività tutt'altro che sconosciute anche per gli antichi, anzi: vi furono prassi del tutto simili già nel II secolo in Europa, soprattutto nel Mediterraneo, ed ebbero successivamente un forte impulso nel XIV secolo nelle repubbliche mercantili italiane, a Venezia, Pisa, Firenze e Genova (*ibidem*). Bisogna inoltre precisare che la Borsa di Amsterdam, la più importante nell'Europa seicentesca, venne fisicamente eretta soltanto nel 1613, dopo decenni di attività senza un punto di riferimento strutturale (Blok, 1900, cit. in Cox, 1959, p. 237) (gran parte dell'attività borsistica veniva svolta all'interno delle taverne, seguendo metodi di scambio merci che divennero poi caratteristici degli olandesi).

La novità rappresentata dalla Borsa di Amsterdam viene però individuata da Braudel nella quantità delle azioni scambiate, nella frenesia del gioco borsistico, nella speculazione insaziabile di mercanti e finanziari nella città dei tulipani. Saranno proprio gli ormai tipici fiori olandesi a essere oggetto di un mercato speculativo intensissimo, per cui si arrivò addirittura a parlare di “tulipanomania” con particolare riferimento al periodo intercorso tra il 1633 e il 1637, quando una vera e propria “febbre” di massa – che poi esplose nella prima “bolla” speculativa finanziaria d'età moderna – coinvolse la compravendita di bulbi di tulipano¹². È utile sottolineare, a tal proposito, che la speculazione riguardò i bulbi e non i fiori in sé, perché i primi avevano la proprietà di moltiplicarsi nel tempo e non deperire nel breve corso della vita di un fiore. Un altro dei dati più interessanti è che la “febbre” dei tulipani riguardò in particolare una specie di tulipano, il *Semper Augustus*, perché esso aveva peculiari doti qualitative, con colori del tutto singolari (più sgarbanti rispetto agli altri) e con intense variazioni di altri colori. Il tutto era dovuto a un virus benigno che si trasmetteva nel corso delle generazioni e che rendeva di straordinaria bellezza (e perciò rari) quei fiori, che riscossero un enorme successo nelle case olandesi.

¹² Tanto che, per fare un cenno cinematografico, nell'ultimo film *Wall Street. Il denaro non dorme mai* (Stone, 2010), si fa un rapido riferimento alla speculazione sui tulipani in Olanda per far comprendere meglio le ragioni della crisi del 2007. Si veda, per approfondire la questione olandese e della “bolla” dei tulipani, Dash (1999); Galli (2000).

Dopo che gran parte del territorio olandese fu bonificato e reso vivibile¹³, si prese ad abbellirlo e renderlo accogliente con fiori colorati: i tulipani si prestavano perfettamente a questa funzione. La mania di possesso (e poi di guadagno sulle vendite), che inizialmente coinvolse, in forma molto lieve, Parigi, invase così, in breve tempo, l'Olanda d'inizio Seicento. Era una moda, che condizionò l'intera società olandese, dai ricchi mercanti ai nobili, dagli artigiani ai marinai: tutti avevano, o desideravano avere, un tulipano nel proprio giardino. E più esso era bello, più valeva e più era quindi quotato nel mercato borsistico. La domanda di tulipani era dunque in crescita vertiginosa all'inizio del XVII secolo e l'offerta, che pure era alta (furono in molti, tra quelli che individuaronero nei tulipani un business fruttuoso, a lasciare le precedenti attività lavorative per questa), non riusciva a stare al passo e coprire l'intera domanda. Questo *vacuum* provocò in breve tempo un aumento incredibile dei prezzi, che fu a sua volta condizionato dai lunghi mesi (anche anni) di sviluppo e nascita del bulbo. Si avviò così un processo vertiginoso di speculazione, di quella che oggi viene definita "finanza derivata", alla base della "bolla" e della conseguente crisi finanziaria. I motivi per cui si arrivò, nel 1637, a questo drammatico punto di non ritorno, che coinvolse una fetta importante di società, vanno ricercati quindi anche nella compravendita di un bene che non poteva essere immediatamente fruibile (il prodotto del bulbo, oggetto degli scambi, si sarebbe visto solo dopo mesi, talvolta anni, perciò era paragonabile a un moderno *future*), e poi nelle previsioni sugli andamenti dei prezzi degli stessi, che non potevano seguire una curva soltanto ascendente.

L'olandese Petrus Johannes Blok ci indica molto bene quale fu l'entità e la dinamica di questo movimento, che coinvolse non solo Amsterdam ma anche altri mercati e città olandesi:

The impulse to risk much in order to gain much, the pernicious spirit of speculation, claimed many victims in these times. After long dealing with the commerce in grain, oil and whalebone, Indian spices, and other articles subject to great fluctuations in price, speculation in Holland found in the autumn of 1636 a new field in the tulip trade. It took advantage of the fashion of raising bulbs and blossoms for the gardens of town and country, where in some regions almost no more fruit trees and shrubs were to be seen, everything having been

¹³ Con la nascita della Repubblica si dette un impulso decisivo a un fenomeno di urbanizzazione e crescita delle città mai visto prima. Le città infatti si svilupparono in popolazione e in territori. Molte zone, prima soggette ad allagamenti continui, vennero bonificate per permettere la coltivazione: a dimostrazione di ciò si pensi che solo nel nord dell'Olanda le terre coltivate crebbero del 45%. La popolazione, nella prima metà del Seicento, era aumentata sia nel nord che nel sud di circa il 140% rispetto a un secolo prima; soltanto la città di Leida passò dai 12 mila abitanti del 1570 ai 65 mila di settant'anni dopo, e questo grazie sia all'enorme crescita dell'industria (tessile in particolare), sia all'immigrazione continua verso questi territori. Dai 30 mila abitanti del 1570, la sola Amsterdam arrivò a contare, trent'anni dopo, il doppio della popolazione, fino ai 105 mila del 1622 (Parker, 1977, p. 250; Israel, 1995, tab. 12, p. 328).

rooted up so that coloured flowers, tulips especially, could be grown. The meetings of the florists, where they came together in the cities of Holland to dispose of their bulbs, were soon centres of the rage for speculation, at first among the florists themselves, then among other citizens. These “chambers” were besieged by rich and poor, hoping rapidly to become wealthy from the colossal prices attained by the bulbs, sold for delivery in the following summer but hardly yet standing in the field. Hundreds, thousands of guilders were paid for some growing bulbs, plants of the future. In a single city transactions amounted to over ten millions. Large sums of money were made upon paper, and, when there suddenly came a decline early in February, 1637, lost by people of all ranks, men and women, magistrates and citizens, peasants and tradesmen, seamen and carters, who had deserted their work to get rich quickly by the traffic in bulbs. (Blok, 1900, III, pp. 91-92)¹⁴ .

Dal testo si comprende l'entità della “tulipanomania”, ma anche quale fosse lo spirito più generale di un'attività che dava l'illusione (per molti rivelatasi disastrosa) di guadagni immediati. Se nel primo periodo Amsterdam fu un crocevia di scambi commerciali internazionali – di pesce, grano, vino, spezie, metalli, lana e altro ancora – in un secondo momento svolse la funzione di centro di mercato monetario, divenendo così il crocevia della finanza europea.

Le particolarità della Borsa di Amsterdam, come si evince anche dal testo citato per il caso specifico del mercato dei tulipani, furono due. Una era quella della gestione “virtuale” delle azioni: si speculava cioè senza avere liquidità disponibile, si vendevano merci senza che vi fosse disponibilità di queste e il gioco delle vendite e degli acquisti delle azioni coinvolgeva un numero sempre maggiore di esperti e meno esperti, di truffatori e di truffati (Braudel, 1981, II, p. 74). L'altra peculiarità era rappresentata dall'alto numero di agenti implicati nei giochi di Borsa: oltre ai classici speculatori e capita-

¹⁴ «L'impulso a rischiare di più per guadagnare di più, il pericoloso spirito di speculazione, fecero molte vittime in quei tempi. Dopo un lungo traffico di grano, olio, balene, spezie indiane e altri prodotti soggetti a grandi fluttuazioni di prezzi, in Olanda la speculazione trovò un campo d'applicazione nel mercato dei tulipani nell'autunno del 1636. Si avvantaggiò del fascino dei bulbi che crescevano e dei fiori dei giardini delle città e del paese, dove in alcune regioni non vi erano quasi più alberi da frutta e arbusti, ogni cosa essendo piantata solo per far crescere fiori colorati, specialmente tulipani. Gli incontri dei fiorai, nelle città olandesi dove essi si ritrovavano per vendere i bulbi, divennero ben presto centri dove la speculazione imperversava, all'inizio coinvolgendo solo gli stessi fiorai e in un secondo momento anche altri cittadini. Queste “camere” [taverne] erano assediata da ricchi come da poveri, che speravano di arricchirsi rapidamente per gli altissimi prezzi a cui si vendevano i bulbi, venduti a termine, con consegna prevista per l'estate successiva e che ancora non erano stati piantati. Centinaia, migliaia di fiorini venivano spesi per qualche bulbo in fiore, piante del futuro. In una sola città avvenivano transazioni che superavano i dieci milioni di fiorini. Forti somme di denaro, che erano state pagate sulla carta per transazioni future, vennero perse da gente di tutti i ranghi, uomini e donne, magistrati e cittadini, contadini e commercianti, marinai e carrettieri, che avevano lasciato i loro lavori per arricchirsi col traffico dei bulbi, quando improvvisamente avvenne il declino nei primi di febbraio del 1637».

listi che avevano un intenso scambio di azioni e di giochi, venivano coinvolti – come testimoniano personaggi che vivevano quella particolare realtà (come un uomo del tempo, de la Vega, autore di *Confusión de Confusiones*, 1688) – anche semplici cittadini che, riuniti nei primi *coffy huisen*, venivano avvicinati da agenti di Borsa che vendevano loro azioni con promesse di facili guadagni (Cox, 1959, p. 238; de la Vega, 1688).

Vale la pena a questo punto accennare ai metodi di scambio che avvenivano nelle taverne delle città olandesi: uno era quello del *met de Borden*, l'altro era quello del *in bet Ootjen*. Il primo consisteva nel segnare su una tavoletta (*Borden*, per l'appunto) il prezzo voluto dal venditore e quello offerto dal compratore. I due arbitri che assistevano alla transazione giudicavano se l'accordo tra le parti poteva esser concluso e una volta stabilito il prezzo si procedeva. In caso contrario, si cancellava e si ripeteva il tutto, fino a che le due parti non si fossero accordate. Il secondo sistema, detto del cerchio, prevedeva invece che ci si riunisse circolarmente e, al termine del giro in cui ognuno avanzava una proposta di acquisto, si valutasse il prezzo più alto. Era una vera e propria asta, che verrà non a caso definita all'olandese¹⁵.

Ma cosa rappresentava il mercato finanziario della Borsa di Amsterdam? La risposta, semplice, immediata, la si trova nella stessa formula weberiana del denaro che crea denaro. Se – poniamo il caso specifico – un mercante voleva investire i suoi soldi, egli poteva comprare quello che oggi verrebbe chiamato un *future*, cioè il diritto all'acquisizione futura di un bulbo, e rivendere lo stesso a un prezzo più alto, sperando che la domanda continuasse a salire, e con essa i relativi prezzi. Si sperava, in sostanza, che acquistando un bulbo a 10, contando su un continuo aumento dei prezzi, lo si potesse rivendere successivamente a 20 o 30, ottenendo così un immediato guadagno. Più o meno tutti, in Olanda, erano immersi in questo meccanismo di ricerca del guadagno immediato, ma nessuno sapeva quando la giostra speculativa avrebbe terminato la sua corsa, vale a dire quando si sarebbe arrivati a un punto in cui i prezzi dei bulbi avrebbero cominciato inevitabilmente a seguire una curva discendente. Solo in quel momento si sarebbero bloccate le spinte all'acquisto e alla successiva rivendita a prezzi maggiorati.

I rischi di un tale gioco erano dunque molto alti: come afferma l'esperto economico del *Sole 24 Ore* Galimberti, «lo speculatore che avesse impiegato il proprio capitale di 100 nell'acquisto di 10 bulbi, pagava 100 di acconto e si impegnava a pagare il saldo di 900 alla scadenza. E se alla scadenza i bulbi non valevano più nulla, avrebbe perso dieci volte il capitale» (Galimberti, 2002, p. 58). Si comprende, perciò, come il gioco potesse essere

¹⁵ Le indicazioni sui metodi usati per gli scambi sono riprese, sulla base del *Samenspraecken* di Roman, dal chiaro e interessante libro di Galimberti (2002, pp. 54-57).

estremamente fruttuoso e allettante (sempre se i calcoli e i tempi giravano a favore dello speculatore), ma al tempo stesso come si celasse, dietro a questo, un rischio di perdite altissime. Esteso a una “febbre” collettiva e considerando che i prezzi non possono soltanto lievitare, si può capire bene come si sia arrivati, nel febbraio del 1637, a una sistemica crisi finanziaria, base dell’incertezza nazionale che coinvolse l’intera Repubblica alla fine degli anni Trenta.

Conclusioni. – In questo emblematico caso olandese, di nascita e sviluppo del capitalismo mercantile e poi di corsa alla speculazione, al guadagno immediato e al sistema borsistico tipicamente moderno basato sulla “finanza derivata” (Galimberti, 2002), si può ben notare come possa risultare calzante il concetto weberiano del “tempo come denaro” e l’idea del “denaro che crea denaro”. Quest’ultima impostazione sembra poi aver contribuito in modo sostanziale a uno stato di instabilità e di incertezza collettiva, a livello sia economico sia politico e statale.

Influirono, in questa prospettiva, anche dinamiche geografiche: la geografia sia nei suoi aspetti paesaggistici, sia come elemento che concorse, dandone propulsione, al processo di “prima globalizzazione” e nascita del capitalismo. Nel primo caso perché, come si è visto, alla base della smania collettiva per i tulipani ci fu una necessità che era anzitutto paesaggistica ed estetica, che riguardò in pratica ogni famiglia olandese. Era l’esigenza di abbellire il territorio dunoso e piuttosto “grigio” che si presentava dopo le bonifiche tra la metà e la fine del Cinquecento, operate soprattutto durante il processo di indipendenza dall’Impero spagnolo. Da una necessità estetica, di miglioramento del paesaggio, si arrivò dunque in breve tempo a una mania di acquisto, di vendita e di guadagno per i bulbi del fiore proveniente dall’Oriente, oggetto della prima “bolla” speculativa borsistica europea. La geografia quale elemento propulsivo, poi, perché fu proprio dall’apertura a Occidente, dalla permeabilità delle frontiere e dallo spostamento del baricentro europeo, che si diede avvio a un percorso di primo colonialismo sviluppatosi anche verso Oriente, con la Compagnia delle Indie Orientali e di differente approccio alla conoscenza geografica (Carioti e Caterina, 2010). Infine, si è anche visto come l’elemento marittimo, cui sia Schmitt che Franz Rosenzweig hanno fatto cenno nelle loro analisi, sia stato dominante nella nascita del capitalismo moderno e nell’affermazione mondiale del fattore economico in relazione ai commerci. È, questo, argomento che si pone tra la geografia, la storia e la filosofia, ma che ci sembra di notevole rilievo in un’analisi che voglia individuare le ragioni e le specificità di una nazione in crescita come fu quella olandese tra Cinque e Seicento, che basò la sua forza economica proprio sul commercio, prima nel Mare del Nord e poi negli Oceani.

Diverse questioni, di carattere economico e sociologico, si pongono inoltre in conclusione: pur non essendo di nostro specifico interesse (anche se di un certo fascino) ragionare sull'aderenza al razionalismo proprio dei capitalisti e degli speculatori del tempo, individuato dallo stesso Weber – sulla scia del Sombart – come caposaldo della moderna impostazione capitalistica (Weber, 1984, pp. 135-137), il caso olandese degli anni Trenta del Seicento sembra anche essere dimostrativo della difficoltà di interpretare certe dinamiche economiche, che sono state sia considerate del tutto irrazionali e coinvolgenti un'intera popolazione in una “febbre” collettiva, sia giustificate da un certo numero di economisti come comprensibili in una più ampia logica di mercato e finanza¹⁶.

Ma non è in questa sede che ci interessa approfondire tale argomento. Piuttosto, ci sembra aderente a quanto detto inizialmente l'idea che l'origine dell'incertezza moderna sia da ricercare in un lungo processo di affermazione del capitalismo e della priorità dell'elemento economico, foriero, nella sua “esasperazione”, di incertezza. Si è visto come effettivamente sembrano esservi stati esempi (di uomini e di imprese capitalistiche) che, nell'Olanda seicentesca, collimano con l'impostazione concettuale fornita dal Weber sul capitalismo moderno. E come, in una spinta forse eccessiva di quell'anelito ascetico capitalistico individuato da Weber, di ricerca della benevolenza divina all'interno della dottrina della doppia predestinazione, ogni certezza sembra esser crollata, cedendo il passo a un completo e diffuso disorientamento in campo economico e anche sociale. Un interrogativo si profila dopo questa breve e sommaria analisi: davvero il capitalismo olandese, nel caso particolare degli speculatori della “bolla” degli anni Trenta, rappresentò un esempio dell'*ethos* protestante di cui parla Weber, alla base dello spirito del capitalismo? Oppure, quei “turbocapitalisti” erano al contrario soltanto degli “pseudo” capitalisti moderni, che non avevano incarnato lo spirito capitalistico perché, come afferma Weber, i veri interpreti di quell'*ethos* «non furono, di regola, speculatori temerari e senza scrupoli» (Weber, 1984, p. 127)? In supporto a questa tesi sembra venirci proprio l'autore, quando scrive, a proposito di chi viveva il guadagno senza più vincoli morali, che questi «non furono affatto i rappresentanti di quella coscienza [capitalistica], da cui uscì il moderno spirito capitalistico» (*ibidem*, p. 113), perché irrisero appunto «i limiti dell'etica» (*ibidem*, p. 114). Le stesse questioni sono state già poste in passato. Ernesto Sestan, nell'introduzione all'edizione citata, sostiene che lo «spirito di avventura e di rischio» era l'incarnazione di un carattere che, secondo il Weber, «contrasterebbe con quelli del capitalismo» (*ibidem*, p. 47). Sulla Banca di

¹⁶ Il citato Galimberti riporta la vicenda olandese della “bolla” sui bulbi come fenomeno sostanzialmente irrazionale, che si era allontanato da una logica seria e ragionata dell'economia e della finanza. Opinione opposta è quella di Garber, citato dallo stesso Galimberti (1997).

Amsterdam – per fare un ultimo ma significativo accenno a tali questioni – lo stesso Sestan precisa che si tratta di «forme di speculazione che portano [...] ai giochi di borsa, alla circolazione artificiosa di notizie false con fini speculativi, al sistema della *réclame* pubblicitaria per battere la concorrenza. Attività dunque a colpi di scena e audacia, non la metodica attività, specialmente industriale, postulata dal Weber; fra le industrie olandesi l'unica veramente in gran fiore – conclude il Sestan nelle sue osservazioni – è solo quella delle costruzioni navali» (*ibidem*, p. 51). Queste affermazioni meglio ci aiutano a comprendere che, forse, con la “febbre dei tulipani” erano venute meno quella diligenza e sobrietà di cui lo stesso Weber parla connotando i capitalisti moderni guidati da un’etica protestante.

L’incertezza moderna, dunque, si è profilata in modo – così ci sembra – del tutto esemplare nel caso olandese, che ha visto muovere prima i lunghi passi verso un’economia di marca capitalistico-mercantile e poi, in una spinta speculativa ulteriore (forse superante la stessa «etica protestante» di cui Weber parla), verso quella crisi finanziaria nata con la “bolla” sui bulbi di tulipano. Sembra in effetti chiaro come l’elemento economico, se “stressato” e portato a un’eccessiva preminenza rispetto a ogni altro, porti a quella “società dell’incertezza” che Bauman e altri sociologi contemporanei hanno abbondantemente trattato nelle loro analisi. L’eccessiva, generalizzata, fiducia in un elemento che si rivelò di forte attrattiva nel caso olandese, ma al tempo stesso di estrema permeabilità e “fragilità”, come fu quello del facile guadagno intravisto nella speculazione sui bulbi di tulipano, portò in effetti la società a vivere una condizione di estrema insicurezza, che si estese poi a livello nazionale.

La società che vide nascere una primitiva globalizzazione e che con essa vide diffondersi un proto-capitalismo su scala allargata, conobbe per prima quell’incertezza (di cui noi, oggi, siamo vivi testimoni) che portò via via l’uomo ad avvicinarsi alla realtà con maggior distacco, proprio per le aumentate dimensioni del mondo conosciuto e per la conseguente alienazione dal contesto di vita naturale. Perché, se è vero che con le scoperte geografiche e il conseguente allargamento della visione del mondo l’uomo poté “misurare il mondo”, con esse cominciò a vivere cambiamenti strutturali che lo portarono, col tempo e in ogni campo, a sperimentare concretamente l’incertezza moderna, che doveva altresì la sua origine alla nascita del razionalismo e del relativismo. Nella conoscenza collettiva di altri mondi e nella preminenza dell’economia, che portò alla nascita della “finanza derivata”, basata non più su liquidità reale, l’uomo perse la dimensione locale e l’approccio concreto, fattivo, alla realtà. Si trattò di un passaggio epocale che, tra gli altri, coinvolse anche i paesaggi urbani e gli insediamenti umani: si passò in breve dalla vita nelle campagne alle città, dalla dimensione locale, basata sui cicli

naturali, a quella di scala più vasta, in cui il commercio e l'economia andavano assumendo una maggior rilevanza sociale rispetto ai legami comunitari, rurali, alle parentele di sangue e ai principi di ordine naturale. La differenza tra un mondo e un altro, simbolicamente intesa come il passaggio dall'idea di comunità a quella di società, con tutte le sue conseguenze, è stata ben individuata da Ferdinand Tönnies nel suo *Comunità e società* (1979). Fu un cambiamento che portò studiosi di tutto il mondo, fino ai giorni nostri, ad analizzare la realtà con occhio distaccato, cercando di trarre conclusioni che legassero il mondo ancestrale, passato, a quello moderno, in cui la "fluidità" della realtà e delle relazioni sociali, ma anche del sapere scientifico e dell'approccio alla realtà, è stata riassunta da Georg Simmel, in modo lapidario quando, parlando della moderna cultura, afferma che «tutto è interessante e più nulla è significativo» (Simmel, 1976, cit. in Mongardini, 2007, p. 159). Perché, estesi gli spazi e ampliati gli orizzonti, ci si è trovati di fronte a culture altre rispetto a quelle europee e a possibilità di guadagno e di superamento della condizione "naturale", tali per cui l'uomo cominciò a pensare di poter bastare a se stesso, mentre si superava anche la semplice logica calvinistica di ricerca della benevolenza divina, per seguire traguardi economici smisurati, che avrebbero appunto fatto perdere (così come successe in Olanda) all'uomo la percezione reale dell'economia e, più in generale, del guadagno e del rapporto con il denaro¹⁷. Il processo che portò a invertire tale rapporto era già stato avviato: non più il denaro considerato come mezzo, ma come fine dell'uomo. Fu proprio quest'inversione di tendenza, l'idea cioè che «il guadagno è considerato come scopo della vita dell'uomo, e non più come mezzo per soddisfare i suoi bisogni materiali» (Weber, 1984, p. 105), che portò l'Olanda nel caos di una crisi economica e sociale che ben ci rappresenta ed esemplifica un caso di "incertezza" tipicamente moderna. Sotto questa luce sembra dunque efficace quanto affermato da Maria Luisa Maniscalco: «il denaro divide individui e gruppi; produce conflitti e consuma i rapporti sociali; crea distanze [...]; è perverso legame che ci unisce e ci divide; è concretizzazione della nostra miseria e della nostra ricchezza; è terribile specchio della nostra umana condizione e del nostro bisogno di assoluto» (Maniscalco, 2002, pp. VIII-IX).

¹⁷ Sulla storia, sulla simbologia del denaro e sul rapporto tra uomo e denaro, si veda Maniscalco (2002).

BIBLIOGRAFIA

- J. ADAMS, "Principals and Agents, Colonialists and Company Men: The Decay of Colonial Control in the Dutch East Indies", *American Sociological Review*, 1996, LXI, pp. 12-28.
- W. AGLIONBY, *The Present State of the United Provinces of the Low Countries*, Londra, J. Starkey, 1669.
- M. AYMARD, *Dutch Capitalism and World Capitalism*, Cambridge, Cambridge University Press, 1982.
- V. BARBOUR, "Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century", *The Economic History Review*, 1930, 2 pp. 261-290.
- V. BARBOUR, *Capitalism in Amsterdam in 17th Century*, Toronto, University of Michigan Press, 1963.
- Z. BAUMAN, *Dentro la globalizzazione. Le conseguenze sulle persone*, Roma-Bari, Laterza, 1999 (a).
- Z. BAUMAN, *La società dell'incertezza*, Bologna, il Mulino, 1999 (b).
- Z. BAUMAN, *Modernità liquida*, Roma-Bari, Laterza, 2000.
- Z. BAUMAN, *Vita liquida*, Roma-Bari, Laterza, 2006.
- U. BECK, *Che cos'è la globalizzazione: rischi e prospettive della società planetaria*, Roma, Carocci, 1999.
- U. BECK, *La società del rischio. Verso una seconda modernità*, Roma, Carocci, 2000.
- P.J. BLOK, *History of the People of the Netherlands*, New York- Londra, G.P. Putnam's Sons, 1898-1912, 5.
- F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, Torino, Einaudi, 1981, 3.

- I.L. CARACI, *Al di là di altrove. Storia della geografia e delle esplorazioni*, Milano, Mursia, 2009.
- P. CARIOTI E L. CATERINA, *La Via della Porcellana. La Compagnia Olandese delle Indie Orientali e la Cina*, Genova, Il Portolano, 2010.
- A.E. CHRISTENSEN, *Dutch Trade to the Baltic, about 1600. Studies in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records*, Copenhagen, Einar Munksgaard, 1941.
- A. COLOMBO, *La disunità del mondo. Dopo il secolo globale*, Milano, Feltrinelli, 2010.
- O.C. COX, *The Foundations of Capitalism*, New York, Philosophical Library, 1959.
- M. DASH, “La febbre dei tulipani: storia di un fiore e degli uomini a cui fece perdere la testa”, in G. LONZA e R. ZUPPET (a cura), Milano, Rizzoli, 1999.
- J. e P. DE LA COURT, *Considérations sur l'État ou La Balance Politique*, Parigi, Librairie Félix Alcan, 1937 (ed. orig. 1662).
- J. DE LA VEGA, *Confusión de Confusiones*, Amsterdam, casa ed, 1688.
- J. DE VRIES E A. VAN DER WOUDE, *The First Modern Economy. Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.
- F. FARINELLI, *I segni del Mondo. Immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*, Firenze, La Nuova Italia, 1992.
- J.E. FARNELL, “The Navigation Act of 1651, the First Dutch War, and the London Merchant Community”, *The Economic History Review*, 1964, 3, pp. 439-454.
- F. FERNÁNDEZ-ARMESTO, *1492*, Milano, Bruno Mondadori, 2011.

- F.S. GAASTRA, *The Dutch East India Company: Expansion and Decline*, Zutphen, Walburg Pers, 2003.
- F. GALIMBERTI, *Economia e pazzia. Crisi finanziarie di ieri e di oggi*, Roma-Bari, Laterza, 2002.
- G. GALLI, *La fabbrica dei soldi. La Borsa e i suoi segreti dalla febbre dei tulipani a Internet*, Milano, Mondadori, 2000.
- P.M. GARBER, *Famous First Bubbles: The Fundamentals of Early Manias*, Cambridge (Mass.), MIT Press, 1997.
- G.W.F. HEGEL, *Lezioni sulla filosofia della storia*, Firenze, La Nuova Italia, 1994 (trad. it. di G. CALOGERO e C. FATTA).
- J.I. ISRAEL, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, New York, Clarendon Paperbacks, 1990.
- J.I. ISRAEL, *The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall. 1477-1806*, New York, Oxford University Press, 1995.
- J. LE GOFF, *Lo sterco del diavolo. Il denaro nel Medioevo*, Roma-Bari, Laterza, 2010.
- J. LÉVY (a cura di), *Inventare il mondo. Una geografia della mondializzazione*, Milano, Bruno Mondadori, 2010.
- M.L. MANISCALCO, *Sociologia del denaro. Dimensioni sociali, culturali, etiche della moneta*, Roma-Bari, Laterza, 2002.
- D. MCGOVNEY, "The Navigation Acts as Applied to European Trade", *The American Historical Review*, 1904, 4, pp. 725-734.
- C. MONGARDINI, *Capitalismo e politica nell'era della globalizzazione*, Milano, FrancoAngeli, 2007.
- G. NATALIZIA, *Religione e secolarizzazione nel sistema internazionale. La trasformazione di un valore politico*, Roma, Nuova Cultura, 2011.

- A. ORSINI, *Le origini del capitalismo. Storia e interpretazioni*, Lungro, Marco Editore, 2008.
- A. PAGDEN, *Signori del mondo. Ideologie dell'impero in Spagna, Gran Bretagna e Francia, 1500-1800*, Bologna, il Mulino, 2005.
- G. PARKER, *The Dutch Revolt*, Norwich, Penguin Books, 1977.
- G. PARKER, *Un solo Re, un solo Impero. Filippo II di Spagna*, Bologna, il Mulino, 1985.
- C. RESTA, "Atlantici o Mediterranei?", *Mesogea*, 2002, 0, pp. 53-63.
- F. ROSENZWEIG, *Globus. Per una teoria storico-universale dello spazio*, Genova-Milano, Marietti, 2007.
- H. ROWEN, *John de Witt, Grand Pensionary of Holland: 1625-1672*, Princeton, Princeton University Press, 1978.
- H. ROWEN, *John de Witt: Statesman of the "true freedom"*, Cambridge, Cambridge University Press, 1986.
- S. SCHAMA, *Il disagio dell'abbondanza*, Milano, Mondadori, 1993.
- C. SCHMITT, *Terra e mare*, Milano, Adelphi, 2002.
- S. SENSINI (a cura di), *Viaggiare nel Medioevo*, Pisa, Pacini, 2000.
- A. SESTINI, *Cartografia generale*, Bologna, Pàtron, 1981.
- G. SIMMEL, *Arte e civiltà*, Milano, Sedi, 1976 (trad. it. di D. FORMAGGIO e L. PERUCCHI).
- W. SOMBART, *Il Capitalismo moderno*, Firenze, Vallecchi, 1925.
- F. TÖNNIES, *Comunità e società*, Milano, Ed. di Comunità, 1979.
- A. VALLEGA, *Per una Geografia del Mare. Trasporti marittimi e rivoluzioni economiche*, Milano, Mursia, 1980.

A. VALLEGA, *Ecumene Oceano. Il mare nella civiltà: ieri, oggi, domani*, Milano, Mursia, 1985.

WALLERSTEIN, *Il Sistema Mondiale dell'Economia Moderna e il consolidamento dell'economia-mondo europea: 1600-1750*, Bologna, il Mulino, 1982.

M. WEBER, *L'etica protestante e lo spirito del capitalismo*, Firenze, Sansoni, 1984.