

**INSEDIAMENTI UMANI, POPOLAMENTO, SOCIETÀ**

*collana diretta da  
Francesco Panero e Giuliano Pinto*



CENTRO INTERNAZIONALE DI STUDI SUGLI INSEDIAMENTI MEDIEVALI  
ASSOCIAZIONE CULTURALE ANTONELLA SALVATICO  
CENTRO INTERNAZIONALE DI RICERCA SUI BENI CULTURALI

# **ATTIVITÀ ECONOMICHE E SVILUPPI INSEDIATIVI NELL'ITALIA DEI SECOLI XI-XV**

**OMAGGIO A GIULIANO PINTO**

*Atti del Convegno svoltosi a Cherasco  
presso la sede del CISIM il 25-27 ottobre 2013  
in collaborazione con il Corso di Laurea in Lingue e Culture per il Turismo  
(Dipartimento di Lingue e Letterature Straniere  
e Culture Moderne dell'Università di Torino),  
la Sezione di Torino dell'Istituto Internazionale di Studi Liguri,  
il Comune di Cherasco e l'Associazione Culturale Antonella Salvatico  
Centro Internazionale di Ricerca sui Beni Culturali*

a cura di

**ENRICO LUSO**

Cherasco 2014

Atti del Convegno «Attività produttive e insediamenti nell'Italia dei secoli XII-XV» svoltosi a Cherasco il 25-27 ottobre 2013 presso la sede del CISIM, con il contributo del Comune di Cherasco e con la collaborazione della Sezione di Torino dell'Istituto Internazionale di Studi Liguri, dell'Associazione Culturale Antonella Salvatico - Centro Internazionale di Ricerca sui Beni Culturali e del Corso di Laurea in Lingue e Culture per il Turismo (Dipartimento di Lingue e Letterature Straniere e Culture Moderne dell'Università degli Studi di Torino).

Le ricerche e la pubblicazione degli Atti sono state parzialmente finanziate dall'Università degli Studi di Torino, Dipartimento di Lingue e Letterature Straniere e Culture Moderne.

Ove non indicato diversamente, le fotografie sono degli autori dei testi. L'autorizzazione alla pubblicazione delle immagini è stata richiesta agli Enti conservatori. Gli Autori ringraziano per la collaborazione i Direttori, i Responsabili e i Funzionari degli Archivi citati.

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA  
2014

CENTRO INTERNAZIONALE DI STUDI SUGLI INSEDIAMENTI MEDIEVALI  
Palazzo Comunale - Via Vittorio Emanuele II, 79 - 12062 Cherasco (CN)  
Tel. 0172 427010 - Fax 0172 427016  
[www.cisim.org](http://www.cisim.org)

ISBN 978-88-904173-8-2

## *Presentazione*

### *Insediami ed economia Una breve riflessione*

Affermare che esiste un evidente nesso tra attività economiche e assetti residenziali è, a conti fatti, una manifesta ovvietà. Per rendersene conto, è sufficiente leggere il passo dedicato da Platone alla nascita della città nella *Repubblica* (II, 369-371): «una città nasce perché ciascuno di noi non è autosufficiente, ma ha bisogno di molte cose [...]. Così gli uomini si associano tra loro per le varie necessità di cui hanno bisogno; e quando hanno raccolto in un'unica sede molte persone per ricevere aiuto dalla comunanza reciproca, nasce quella coabitazione cui diamo il nome di città [...]. Ciascuno di loro deve quindi mettere la propria attività a disposizione di tutti [...]. D'altra parte, però, [...] fondare questa città in un luogo tale da non richiedere l'importazione di merci, è pressoché impossibile. [...] Quindi avrà ancora bisogno di altre persone, che importeranno da un'altra città ciò che le occorre». Pertanto, «la produzione interna deve non solo bastare al fabbisogno dei cittadini, ma anche soddisfare in qualità e quantità le esigenze di coloro da cui importano [...]. Occorrono inoltre quegli altri addetti all'importazione ed esportazione di ciascun prodotto, cioè i mercanti [...]. E come si scambieranno i prodotti del proprio lavoro all'interno della città stessa? Questo è lo scopo per cui ci siamo riuniti e abbiamo fondato una città. È chiaro [...]: vendendo e comprando. Di conseguenza avremo un mercato e una moneta comunemente accettata per la compravendita».

L'aver ridotto il dialogo di Platone ai soli passi più significativi fa inevitabilmente assumere alle sue parole un sapore deterministico per certi aspetti fastidioso; tuttavia, anche solo a livello intuitivo, è ovvio e naturale che il principale “carburante” di un insediamento sia l'economia. Il che spiega, evidentemente, non solo le dinamiche endogene della città, ma anche le relazioni che essa, nel tempo, stabilisce con il territorio circostante, con le sue risorse, con le infrastrutture.

Ciò che pare caratteristico dell'età antica e, per estensione, tardoantica, non può, a maggior ragione, che valere anche per quella medievale. Studi recenti non solo l'hanno confermato, ma hanno tentato, con risultati interessanti e convergenti – per quanto gli sguardi dell'indagine fossero rivolti a temi e problemi differenti – di interpretare certi processi alla luce di categorie squisitamente economiche. Pensando alla situazione dei nostri

giorni, Giambattista Vico probabilmente sorrirebbe di fronte alla constatazione di come, nei secoli XIII-XIV, forme piuttosto raffinate di speculazione finanziaria fossero in grado di condizionare pesantemente il mercato e, di conseguenza, la società<sup>1</sup>. E qualche esempio si trova pure anche nelle pagine che seguono.

Per quanto attiene al tema specifico di questo volume, una lettura rigidamente – ma, a parte tutto, convincentemente – “economica” di certe dinamiche urbane è stata proposta una decina d’anni or sono da Alberto Grohmann. Partendo dal presupposto platonico che «la principale causa della rinascita urbana è da individuarsi nella rinnovata funzione svolta dal mercato e dal mercante»<sup>2</sup>, l’autore sostiene la possibilità di individuare tre stadi caratteristici nella vita di un insediamento, che, con alcune sfasature cronologiche ma comunque a partire dall’XI secolo, corrispondono a sviluppo, decadenza e ristagno «dell’economia e della geografia urbana».

Non è questa la sede per proporre una disamina dettagliata delle tesi di Grohmann, che risentono, è evidente, di una tendenza ad applicare lenti interpretative tipicamente capitalistiche alla realtà economica medievale, né per dar conto delle critiche che tale approccio ha sollevato e solleva<sup>3</sup>. Basti sapere come la fase di sviluppo sia intesa come una conseguenza del profitto ottenuto dai mercanti e della loro capacità di reinvestire i capitali. Quella di decadenza originerebbe invece da una caduta dei saggi di profitto determinata dall’espansione degli spazi economico-mercantili, che indusse sia una diversificazione delle fonti di reddito sia un’espansione delle attività imprenditoriali propriamente dette, la quale finì per produrre, nel medio periodo, un’ulteriore contrazione dei profitti. La stagnazione, infine, altro non sarebbe che una conseguenza della progressiva trasformazione dei mercanti in imprenditori, i quali, in un orizzonte cronologico ormai pienamente tardomedievale, nel momento in cui la rendita del denaro superò il saggio di profitto, tesero a immobilizzare i propri capitali. Si apriva così la grande stagione degli investimenti bancari e fondiari, che in ambito subalpino ha conosciuto alcune manifestazioni vistose nelle parabole familiari

---

<sup>1</sup> A. SALVATICO, *Crisi reali e carestie indotte. La produzione cerealicola nelle castellanie sabaude del Piemonte occidentale tra la metà del Duecento e il 1348*, Alessandria 2004.

<sup>2</sup> A. GROHMANN, *La città medievale*, Roma-Bari 2003 (Storia della città, 3), pp. 13 sgg.

<sup>3</sup> Per qualche spunto di riflessione cfr. E. FELICE, *Cultura e istituzioni all’origine dell’Occidente. Note su Settimo non rubare di Paolo Prodi*, «Montesquieu.it.», 1 (2009), pp. 187-194, che prende spunto dal citato volume di P. Prodi, *Settimo non rubare. Furto e mercato nella storia dell’Occidente*, Bologna 2009, per proporre una riflessione ad ampio raggio su tali temi.

dei Costa dei Chieri (se ne dà notizia anche in questo volume), dei Falletti di Alba<sup>4</sup> e dei Roero di Asti<sup>5</sup>.

La teoria è, in certi suoi passaggi, senza dubbio affascinante e ha, se non altro, il merito di valorizzare, in una prospettiva macroeconomica, i nessi esistenti tra classi sociali egemoni, produzione e consumo, mercati e, *ça va sans dire*, insediamenti.

La centralità del mercato, degli interessi che questo riusciva a coagulare e l'attrazione che esercitava nei confronti di selezionate categorie sociali è senza dubbio una costante nella storia urbana. In un altro tempo e in un altro luogo, di fronte alle difficoltà incontrate nei decenni a cavallo della metà del Seicento a indurre la popolazione torinese, restia ad abbandonare i luoghi tradizionalmente deputati allo scambio commerciale nella città storica, a trasferirsi nelle nuove aree edificabili rese disponibili con l'espansione meridionale lungo la *contrada nova*, i duchi di Savoia ritennero più saggio abbandonare il progetto di fare dell'odierna piazza Carlo Emanuele II una *place royale* per destinarla «a spazio urbano integrato nel sistema dei mercati della città, con caratteri di chiara specializzazione funzionale»<sup>6</sup>.

Può essere a questo punto interessante osservare come le relazioni stabilitesi tra mercati, alcune classi sociali e flussi di merci tendessero a giocare un ruolo non indifferente anche da un punto di vista fisico non solo, al livello più generale, nella scelta del sito dell'abitato, ma, soprattutto, nel dare forma in esso a uno spazio con precisi e codificati caratteri: la *platea*<sup>7</sup>. Al punto che la sua presenza può essere intesa, a ragion veduta, come uno dei più fedeli indicatori della raggiunta maturità urbanistica di un insediamento. Non è dunque un caso se, a Saluzzo, l'assestamento del *burgus novus* esteso ai piedi dell'altrettanto nuovo castello marchionale, documentato a partire dal 1234, si accompagni alla graduale sostituzione, nella documentazione scritta, del termine *forum* – evidentemente più generico e meno qualificante – con quello di *platea*, utilizzato per la prima volta nel 1250<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> G. SCARCIA, *Origini e ascesa dei Falletti (XII e XIII secolo)*, in *I Falletti nelle terre di Langa tra storia e arte: XII-XVI secolo*, Atti del convegno (Barolo, 9 novembre 2002), a cura di R. COMBA, Cuneo 2003, pp. 19-30; B. DEL BO, *I Falletti di Alba e il loro itinerario politico nel crepuscolo angioino*, in *Alba medievale. Dall'alto medioevo alla fine della dominazione angioina: VI-XIV secolo*, a cura di R. COMBA, Alba 2010 (Studi per una storia d'Alba, 6), pp. 197-207.

<sup>5</sup> R. FRESIA, *I Roero: una famiglia di uomini d'affari e una terra. Le origini medievali di un legame*, Cuneo-Alba 1995.

<sup>6</sup> V. COMOLI, *Torino*, Roma-Bari 1983, p. 65.

<sup>7</sup> E. LUSSO, *Forme dell'insediamento e dell'architettura nel basso medioevo. La regione subalpina nei secoli XI-XV*, La Morra 2010, pp. 15-37, *passim*.

Proprio «in platea Saluciarum», nei secoli successivi, si sarebbero concentrate non solo le attività economiche più qualificanti e, di conseguenza, le dimore delle famiglie maggiori del borgo, ma anche un corredo di strutture architettoniche di tale rilievo (portici, sedi di rappresentanza dei marchesi, palazzi pubblici, dipendenze delle principali fondazioni religiose del territorio ecc.)<sup>9</sup> da far inevitabilmente assumere allo spazio della *platea* un valore quasi di metafora o, per meglio dire, di sineddoche rispetto all'abitato nella sua interezza. E, per estensione, della sua dinamicità economica.

Economia, società, commercio, assetto insediativo: sono questi, tutti, temi che hanno pervaso la decennale attività di ricerca e divulgazione scientifica di Giuliano Pinto. È parso pertanto naturale agli autori, in occasione della sua quiescenza accademica, dedicargli il presente volume. È un piccolo gesto, ma auspichiamo testimoni quanto meno la nostra riconoscenza nei suoi confronti.

Enrico Lusso

---

<sup>8</sup> L. LOSITO, *Saluzzo fra medioevo e rinascimento. Il paesaggio urbano*, Cuneo 1998.

<sup>9</sup> B. DEL BO, *Sulla «platea»: edilizia civile e società a Saluzzo fra XIII e XV secolo*, in *Saluzzo; sulle tracce degli antichi castelli. Dalla ricerca alla divulgazione*, Atti del convegno (Saluzzo, 7 giugno 2008), a cura di R. COMBA, E. LUSSO, R. RAO, Cuneo 2011 (Marchionatus Saluciarum monumenta, Studi, 12), pp. 63-81.



**Programma del Convegno**  
***Attività produttive e insediamenti nell'Italia dei secoli XII-XV***  
**Cherasco - Palazzo Comunale - 25-27 ottobre 2013**

**Venerdì 25 ottobre, ore 15,00**  
**Sala del Consiglio Comunale**  
***Strade, insediamenti e luoghi di mercato***

PAOLO PIRILLO (Università degli Studi di Bologna)  
*L'Appennino. Valichi, strade e luoghi di mercato*  
THOMAS SZABÓ (ex Max-Planck-Institut für Geschichte di Gottinga)  
*I trasporti nell'economia degli insediamenti alpini*  
FRANCESCO PANERO (Università degli Studi di Torino - Centro Internazionale di Studi sugli Insediamenti Medievali)  
*Luoghi di mercato e nuovi insediamenti nell'Italia settentrionale*

**Sabato 26 ottobre, ore 9,30**  
**Teatro Comunale**  
***Insediamenti produttivi***

ENRICO LUSSO (Università degli Studi di Torino - Associazione Culturale Antonella Salvatico - Centro Internazionale di Ricerca sui Beni Culturali)  
*Insediamenti produttivi e fortificazioni nell'Italia nord-occidentale*  
PAOLO GRILLO (Università degli Studi di Milano)  
*Grange e cascine in area lombarda (secoli XII-XIII)*  
BEATRICE DEL BO (Università Commerciale Luigi Bocconi di Milano)  
*Impianti cartari nel Milanese tardomedievale*  
RINALDO COMBA (Università degli Studi di Milano)  
*Mulini fortificati in area piemontese*  
MARIA ELENA CORTESE (Università Telematica Internazionale Nettuno)  
*Gli insediamenti minerari e metallurgici*  
GIANLUCA BELLI (Università degli Studi di Firenze)  
*I cambiamenti del panorama urbano alla fine del Medioevo*

**Sabato 26 ottobre, ore 15,00**  
**Sala del Consiglio Comunale**  
***Strutture portuali***

FRANCESCO PIRANI (Università degli Studi di Macerata)

*Città e strutture portuali nel medio Adriatico*

DARIO CANZIAN (Università degli Studi di Padova)

*Attraversamenti fluviali e insediamenti produttivi nella marca veronese-trevigiana*

ENRICO BASSO (Università degli Studi di Torino - Istituto Internazionale di Studi Liguri)

*Le strutture portuali della Liguria*

PINUCCIA F. SIMBULA (Università degli Studi di Sassari)

*Economia e sviluppo portuale in Sardegna*

**Domenica 27 ottobre, ore 9,30**  
**Sala del Consiglio Comunale**  
***Insediamenti e commercio nell'Italia del Sud***

JEAN-MARIE MARTIN (Centre National de la Recherche Scientifique de France)

*Insediamenti produttivi nell'Italia meridionale*

AMEDEO FENIELLO (Istituto Storico Italiano per il Medioevo)

*Commercio del grano in Puglia nel tardo medioevo: le strutture*

*Tavola rotonda conclusiva*

IVANA AIT (Università degli Studi di Roma «La Sapienza»), ALFIO CORTONESI (Università degli Studi della Toscana), ANGELA LANCONELLI (Università degli Studi di Verona), IRMA NASO (Università degli Studi di Torino), GIULIANO PINTO (Università degli Studi di Firenze - Centro Internazionale di Studi sugli Insediamenti Medievali).

*Strade, insediamenti e luoghi di mercato*



## *Valichi appenninici, strade e luoghi di mercato*

PAOLO PIRILLO

Nell'ottobre dell'anno 1329, il comune fiorentino, riprendendo una politica territoriale avviata circa tre decenni prima, decise di fondare e popolare un insediamento: una Terra nuova simile a quelle già realizzate in altre due aree del contado. Le motivazioni addotte per questo ennesimo progetto erano molteplici: si trattava di popolare e controllare un settore del tutto scoperto dal punto di vista militare e di rendere produttive delle terre fino ad allora incolte, dal momento che la zona individuata per la nuova fondazione era appenninica e boschiva. L'elenco degli obbiettivi non si esauriva qui poiché – continuava il provvedimento – il nuovo abitato doveva sorgere il più vicino possibile al limite nord-orientale del contado («prope extremitates») lungo la strada che portava al valico della Consuma (1.023 metri slm), una delle porte di accesso fiorentine al Casentino, allora solido dominio dei conti Guidi<sup>1</sup>. La presenza di un consistente aggregato – questa era almeno la speranza insita nel progetto – avrebbe dovuto favorire l'importazione, sia da parte dei casentinesi sia dei romagnoli, di grano, cereali, foraggio, bestiame da far poi affluire verso Firenze in una quantità maggiore rispetto al passato. Proprio in quel momento, l'approvvigionamento di cereali e derrate stava attraversando una fase critica e aveva messo in ginocchio la città che cercava in tutti i modi possibili di scongiurare una carestia<sup>2</sup>.

La Terra nuova, cui fu attribuito il nome di Castel San Pietro, non rimase sulla carta, anche se fallì nel giro di pochissimi anni, lasciando poche

---

Si pubblica qui, con un titolo diverso e con un corredo di note, lo sviluppo del testo presentato al convegno, il 25 ottobre 2013.

<sup>1</sup> La trascrizione della deliberazione dell'ottobre 1329 è edita in P. PIRILLO, *Forme e strutture del popolamento nel contado fiorentino*, II, *Gli insediamenti fortificati (1280-1380)*, Firenze 2008, pp. 73-74. Per la presenza dei Guidi oltre il crinale, cfr. M. BICCHIERAI, *Ai confini della Repubblica di Firenze. Poppi dalla signoria dei conti Guidi al vicariato del Casentino*, Firenze 2005 e *La lunga storia di una stirpe comitale. I conti Guidi tra Romagna e Toscana*, Atti del convegno (Modigliana-Poppi, 28-31 agosto 2003), a cura di F. CANACCINI, Firenze 2009.

<sup>2</sup> «Et Casentinenses et alii circumstantes ac Romandioli confluerent cum frumento, blado, fovatico et bestiis tam domesticis quam silvestribus et aliis vitaliis» (PIRILLO, *Forme e strutture del popolamento* cit., II, p. 73). La situazione relativa alla crisi dell'approvvigionamento annonario fiorentino del 1329 è analizzata da G. PINTO, *Il libro del Biadaio. Carestia ed annona a Firenze dalla metà del '200 al 1348*, Firenze 1978, pp. 91 sgg.

tracce. Indipendentemente dagli esiti della vicenda, il provvedimento evocò altri dettagli che qui interessano. Infatti, risultava in modo chiaro la necessità di trattenere una popolazione residente in prossimità del valico appenninico e della strada che vi era diretta, mentre l'elemento centrale – lo sottolineo ancora – era costituito dall'attrazione che il centro avrebbe esercitato per l'importazione di merci dall'esterno del contado. Ovviamente, sullo sfondo, di là dal crinale, c'erano sia le relazioni tra Firenze e un cospicuo dominio signorile limitaneo, sia un atteggiamento diverso nei confronti dei rilievi appenninici nel processo evolutivo di una territorialità cittadina che, sul finire di quello stesso secolo, avrebbe stabilizzato le linee confinarie sulle sommità dei crinali.

Più in generale, il provvedimento relativo alla fondazione di Castel San Pietro, fece riferimento ad alcuni degli elementi e degli attori principali che vorrei qui prendere in esame allargando l'ambito di osservazione alla parte centro-settentrionale degli Appennini. Poiché, proprio nell'area montana e pedemontana tre-quattrocentesca, comuni cittadini e signorie appenniniche, marginalizzate o ancora attive e vivaci, si trovarono al centro di un riassetto del sistema "reti stradali-luoghi di mercato" che costituì una delle pòste in gioco nel successivo consolidamento delle strutture territoriali degli stati regionali.

Del resto, di fronte al procedere dell'espansione dei comuni sui rispettivi contadi, negli ultimi due secoli dell'età medievale, il binomio "Appennino e signorie" si era andato sempre più consolidando. Senza cadere in una semplificazione deterministica, non è erroneo definire le aree appenniniche ligure, tosco-emiliano-romagnola e umbro-marchigiana come gli ambiti in cui, a tutti gli effetti, più a lungo restarono concentrati i grandi e piccoli lignaggi signorili ostili o in aperto contrasto con città che, per converso, erano interessate, sul piano economico e dunque su quello militare, alla sicurezza dei valichi<sup>3</sup>. Così, l'Appennino finì per divenire un ultimo, ma aspro, terreno di scontro dove uno degli elementi principali di attrito fu il tentativo di esercitare un controllo sugli accessi ai crinali e sulla popolazione che vi gravitava.

Per la Liguria di fine Duecento, Paola Guglielmotti ha, per esempio, mostrato in maniera chiara come, di fronte all'espansionismo genovese,

---

<sup>3</sup> Per le aree appenniniche tardomedievali, cfr. G. CHITTOLINI, *Signorie rurali e feudi alla fine del Medioevo*, in O. CAPITANI, R. MANSELLI, G. CHERUBINI, A. I. PINI, G. CHITTOLINI, *Comuni e Signorie: istituzioni, società e lotte per l'egemonia*, in *Storia d'Italia*, diretta da G. GALASSO, IV, Torino 1981, pp. 589-676: 597 sgg. Per il Fiorentino: A. ZORZI, *L'organizzazione del territorio in area fiorentina tra XIII e XIV secolo*, in *L'organizzazione del territorio in Italia e Germania: secoli XIII-XIV*, a cura di G. CHITTOLINI, D. WILLOWEIT, Bologna 1994, pp. 279-349: 289.

Alberto Fieschi, ripiegando verso l'entroterra della riviera di Levante, avesse concentrato popolazione sulla via per Parma, fondando l'abitato di Varese Ligure, a pochi chilometri dal passo delle Cento Croci, e forse anche Borgonuovo, sulla direttrice per Borgo Val di Taro, nella valle omonima dov'erano presenti anche i Malaspina<sup>4</sup>. Un'attenzione, quella nei confronti dei valichi appenninici, che non era nuova per i Fieschi mossisi in quella direzione fin dal XII secolo e che li avrebbe effettivamente portati al controllo dell'area di passaggio tra il Genovesato, la Lunigiana e il Parmense, con gli ovvi rischi che questo rappresentava per i traffici genovesi<sup>5</sup>. Del resto, l'accesso alla costa ligure era una necessità diffusa per molte città della Pianura Padana: mi limito qui a evocare le iniziative prese da Pavia e Piacenza a lungo in concorrenza per il controllo di località situate in aree sensibili dei rilievi e dei valichi<sup>6</sup>.

Dal XII secolo, e poi in maniera sempre più massiccia, quasi tutte le città prossime ai versanti appenninici cercarono almeno la sicurezza dei transiti verso i passi senza però ottenere risultati rilevanti e duraturi<sup>7</sup>. Era questa la stagione degli accordi con i signori della montagna: trattati anche di durata temporanea come quelli stipulati dai comuni genovesi, modenesi, bolognesi o piacentini<sup>8</sup>. Soluzioni pratiche a livello immediato, simili scelte rivelavano però tutti i loro limiti. Così, nell'impossibilità di esercitare un controllo di area e un disciplinamento di strade e mercati – per il quale quasi ovunque si sarebbe dovuto attendere il pieno Quattrocento – si tentò allora

---

<sup>4</sup> P. GUGLIEMOTTI, *Ricerche sull'organizzazione del territorio nella Liguria medievale*, Firenze 2005, pp. 41-53: 59.

<sup>5</sup> *Ibidem*. Alla metà del XIII secolo, l'occupazione di Pontremoli da parte dei Fieschi avrebbe permesso loro di controllare il transito della *Francigena* sul versante lunigianese da una posizione esterna rispetto al territorio genovese: cfr. G. PETTI BALBI, *Governare la città. Pratiche sociali e linguaggi politici a Genova in età medievale*, Firenze 2007, p. 91 e *La montagna toscano-ligure-emiliana e le vie di commercio e del pellegrinaggio: Borgo Val di Taro e i Fieschi*, Atti del convegno (Borgo Val di Taro, 6 giugno 1998), a cura di D. CALCAGNO, Borgo Val di Taro 2002.

<sup>6</sup> G. MUSINA, *Centri di nuova fondazione nel territorio di Piacenza*, in *Organizzare lo spazio, pianificare il territorio in età medievale*, Atti del seminario (San Giovanni Valdarno, 26 febbraio 2010), «Ricerche storiche», XLI (2011), pp. 313-332: 320.

<sup>7</sup> G. CHITTOLINI, *Città, comunità e feudi negli stati dell'Italia centro-settentrionale (secoli XIV-XVI)*, Milano 1996, p. 3, nota 7.

<sup>8</sup> T. SZABÓ, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna 1992, pp. 117, 124. Una riflessione sugli accordi tra Piacenza e i conti di Bardi nei mesi di agosto e ottobre 1180, in E. OCCHIPINTI, *Territorio e viabilità: l'azione del comune di Piacenza nel secolo XII*, in *Studi sull'Emilia occidentale nel Medioevo: società e istituzioni*, a cura di R. GRECI, Bologna 2001, pp. 157-175: 165. La letteratura sulla viabilità medievale appenninica è amplissima e consolidata da molti decenni di indagini, pubblicazioni, convegni: per ovvi motivi di brevità, questo contributo non vi farà riferimento se non per casi specifici.

di controllare, almeno nella pianura, nelle valli dei primi contrafforti appenninici e, se possibile, fino al crinale, le tappe di direttrici stradali considerate di importanza primaria. Gli esempi non mancano.

Tra il XIII secolo e la metà di quello successivo, il comune di Fabriano, per tenere i valichi, interveniva nell'area appenninica con nuove fortificazioni e con l'acquisto di castelli<sup>9</sup>. E questo avveniva mentre i fabrianesi stavano incrementando le loro strutture produttive che, ovviamente, richiedevano dei luoghi di commercio. La ricerca di una seppur relativa sicurezza sui percorsi interregionali – e ripeto cose note – era messa in atto con la duplice finalità di natura annonaria e commerciale. Ecco perché, alla metà del Duecento, molti centri di nuova fondazione erano dotati di piazze di mercato, in particolare quelli costruiti ai margini del contado e in corrispondenza con le vie di valico. Per limitarsi a un solo esempio, gli statuti di Bologna di quel periodo dedicavano effettivamente un'attenzione tutta particolare alla direttrice della valle del Reno, caratterizzandone l'importanza con la constatazione che da là transitavano merci provenienti da Pisa, Pistoia e più in generale dalla Toscana, in direzione della città<sup>10</sup>.

Ma, come nel caso fiorentino di Castel San Pietro (1329) evocato all'inizio, quando l'esigenza della libertà di traffico si sommava al tentativo di far fronte a gravosi e perenni problemi di approvvigionamento alimentare, in particolare con l'importazione di cereali panificabili, il controllo su un valico e sulla direttrice che permetteva di raggiungerlo diventava un'irrinunciabile necessità. Così, alla metà del XIII secolo, il comune di Firenze, con una serie di accordi separati, era riuscito ad assicurarsi una relativa tranquillità nella maggior parte degli abitati ubicati sui due versanti del valico da e per Faenza dove, appunto, transitavano i cereali destinati al consumo cittadino provenienti dalla Romagna e dai porti adriatici. Anche in

---

<sup>9</sup> F. PIRANI, *Fabriano in età comunale. Nascita e affermazione di una città manifatturiera*, Firenze 2003, pp. 48 sgg., 60, 138.

<sup>10</sup> Era la strada «unde veniunt mulateri de Pisis et Pistorio et de Tuscia» (*Statuti di Bologna dall'anno 1245 all'anno 1267*, a cura di L. FRATI, II, Bologna 1869, p. 573). Ovviamente, queste direttrici avrebbero continuato ad assolvere tali compiti anche in seguito: si vedano le considerazioni su un trattato dei primi del XIV secolo tra Bologna, Prato, Firenze e i conti Alberti fatte da R. ZAGNONI, *Merci in transito sull'Appennino da un documento del 1307*, in «Di baratti, di vendite e d'altri spacci». *Merci, mercati, mercanti sulle vie dell'Appennino*, Atti della giornata di studio (Porretta Terme, 8 settembre 2001), a cura di P. FOSCHI, R. ZAGNONI, Pistoia 2002, pp. 43-48. Sui dazi alle merci fiorentine dirette a Bologna, cfr. L. FRATI, *Tariffa daziaria fra il comune di Bologna e quello di Firenze*, «Archivio storico italiano», s. V, XXXII (1903), pp. 360-378; R. GRECI, *La tariffa daziaria bolognese del 1351*, «Il Carrobbio», IV (1978), pp. 263-289. Si veda anche: E GRANDI, *Il popolamento nella pianura orientale bolognese tra X e XIV secolo*, in *Organizzare lo spazio, pianificare il territorio* cit., pp. 265-295: 284.



questo caso, si trattò però di un equilibrio costruito su negoziazioni, pressioni e anche ricatti destinato a rivelare tutta la sua fragile instabilità. Nell'arco di un paio di decenni, la situazione si capovoltò e i signori dell'Appennino tolsero nuovamente ai fiorentini il controllo della strada e dei pedaggi, costringendoli a ripiegare sul versante meridionale del crinale, dopo che Firenze aveva invano tentato di fondare in prossimità del valico un nuovo centro abitato e un mercato che fallirono nel giro di poco tempo<sup>11</sup>.

Fatte salve le motivazioni di esclusivo carattere militare, intorno ai primi del XIV secolo un po' dovunque le esigenze di controllo sugli accessi ai crinali e sul flusso di merci si erano sviluppate a tal punto da richiedere dei mutamenti di indirizzo rispetto a quanto città e comuni avevano fatto in precedenza per contrastare le forze antagoniste ancora ben vive e attive sull'Appennino. Torniamo per un attimo ad altri dettagli della fallita fondazione fiorentina di Castel San Pietro. Di fatto, in tutta quell'area di confine scarsamente abitata, ma sotto il controllo formale di Firenze, il nuovo centro e il suo mercato, senza concorrenti, avrebbero intercettato le merci in entrata non appena queste avessero varcato il limite del contado<sup>12</sup>. È utile sottolineare come il provvedimento non facesse alcuna allusione all'eventualità di esportazioni dal Fiorentino verso il Casentino o la Romagna. In senso radicalmente opposto – per limitarsi a un solo termine di confronto – il comune milanese aveva invece proibito la presenza di mercati nel raggio di cinque miglia dai confini nel tentativo esplicito di controllare l'esportazione<sup>13</sup>. Firenze auspicava e prevedeva invece un movimento di derrate alimentari a senso unico, soltanto dall'esterno, poiché proprio questo era l'obiettivo principale da perseguire nella perenne lotta per nutrire la città. Dunque, un mercato frontaliero o attraversato da una direttrice di grande transito o ubicato in prossimità di essa sembrava rappresentare una buona soluzione in un riassetto territoriale che aveva la città dominante come punto di riferimento principale del sistema viario. Una configurazione che, nell'area di fondovalle del Valdarno superiore, Firenze aveva già speri-

---

<sup>11</sup> P. PIRILLO, *Passaggio a Nord-Est. Firenze e le vie per la Romagna (secc. XIII-XIV)*, «Atti e memorie della Deputazione di Storia Patria per le Province di Romagna», n. s., LXII (2011-2012), pp. 41-54.

<sup>12</sup> Un'ampia illustrazione sullo sviluppo dei mercati di confine da parte di Firenze in C.M. DE LA RONCIÈRE, *Florence centre économique régional au XIV<sup>e</sup> siècle. Le marché des denrées de première nécessité à Florence et dans sa campagne et les conditions de vie des salariés (1320-1380)*, III, Aix-en-Provence 1976, pp. 949-1013.

<sup>13</sup> S.E. EPSTEIN, *Strutture di mercato*, in *Lo Stato territoriale fiorentino (secoli XIV-XV). Ricerche, linguaggi, confronti*, Atti del seminario (San Miniato, 7-8 giugno 1996), a cura di A. ZORZI, W.J. CONNELL, Pisa 2001, pp. 93-134: 107.

mentato circa ottant'anni prima di Castel San Pietro, patrocinando lo sviluppo dell'abitato di Montevarchi e della sua nuova piazza di mercato, sorta letteralmente a pochi metri dalla linea di confine con il contado aretino<sup>14</sup>.

Con il XIV secolo, le piazze di mercato che presentavano questo tipo di caratteristiche assunsero un'importanza politico-economica di prim'ordine nelle dinamiche territoriali, in particolare nella fase che aveva avviato un assestamento dei confini e una conseguente maggiore attenzione a queste aree caratterizzate da più intensi volumi di scambio. Ne è un chiaro esempio il caso di Felina, un abitato dell'Appennino di Reggio Emilia, «chiave di accesso dal Reggiano alla Garfagnana», come la definiva un documento della fine del Trecento, quando la concessione da parte dei Visconti del diritto di mercato a quella comunità ne legittimò la piazza a breve distanza da un passo in direzione della Toscana<sup>15</sup>. Consolidando, come sottolinea Gamberini, i legami tra i signori di Milano e i gruppi di potere locali, l'atto venne al tempo stesso percepito come un sopruso alla sovranità territoriale del comune reggiano, la cui classe dirigente, in effetti, si irrigidì di fronte alla decisione viscontea<sup>16</sup>.

Schematizzando, dagli ultimi decenni del XIII secolo, la politica sul territorio aveva dunque iniziato a mutare sia la scala, sia le modalità di intervento. Questo sembra aver interessato anche l'organizzazione del sistema “mercati-rete stradale”, non senza conseguenze sugli equilibri insediativi e demici delle aree coinvolte nelle dinamiche di frizione o scontro con i signori appenninici. Le regole del gioco finirono per essere imposte dalle città comunali e, al centro delle linee di faglia che andarono sempre più accentuandosi, si trovarono le *élites* locali che, assai spesso, assicuravano una parte degli introiti e un sostegno alla talora fragile economia delle signorie montane. Una realtà sociale di cui i signori della montagna dovevano sempre più tenere conto poiché i rischi insiti nel sottovalutare le esigenze di questa *bourgeoisie villageoise* potevano anche influire sulle dinamiche insediative, come vedremo adesso con i casi romagnoli e toscani di Tredozio, San Piero in Bagno e del *Mercatale* di Montecoronaro.

Alla metà del Trecento, l'abitato di Tredozio e la sua piazza di mercato, ubicati nell'Appennino tosco-romagnolo sotto il dominio dei conti Guidi,

---

<sup>14</sup> Linea segnata dal torrente poi detto, appunto, “della Dogana”: cfr. la cartografia in G. GOBBI, *Montevarchi. Profilo di storia urbana*, Firenze 1996.

<sup>15</sup> Il documento è dell'anno 1396 (A. GAMBERINI, *La città assediata. Poteri e identità politiche a Reggio in età viscontea*, Roma 2003, p. 283).

<sup>16</sup> La montagna tra Reggio e Parma rischiava di subire dei danni derivanti dal fatto che i potenziali antagonisti del comune reggiano controllavano i passi con la Toscana (*ibidem*, p. 131).

costituivano una realtà ormai consolidata sia sul piano demografico sia su quello economico. Un secolo prima, il quadro del popolamento appariva però decisamente diverso. Allora, la popolazione faceva essenzialmente riferimento al *castrum* di Tredozio (documentato dal IX secolo), mentre a circa quattro chilometri di distanza, sul fondovalle lungo la strada, era presente un insediamento (*Zola*), di origine romana. Nel corso della seconda metà del XIII secolo, i conti Guidi assistettero allo sviluppo di un terzo insediamento cresciuto circa un chilometro sotto il castello da cui, come assai spesso accadeva, aveva mutuato il nome. La legittimazione guidata del secondo Tredozio (corrispondente a quello attuale) sarebbe stata sancita dall'approvazione dei suoi statuti e dal trasferimento del giurisdicente dal *castrum* a quella nuova sede che, a tutti gli effetti, stava sostituendosi al castello come punto centrale di riferimento territoriale<sup>17</sup>. Il nuovo abitato si era sviluppato intorno a una piazza di mercato prossima al confine con il Fiorentino. Non sappiamo se e in quale misura i Guidi avessero partecipato alla nascita e allo sviluppo della “nuova” Tredozio ma, sicuramente, non ne furono un ostacolo anche se questo comportò l'assottigliamento, e poi la scomparsa, sia di Zola, l'insediamento preesistente, sia del *castrum* probabilmente ridotto a ricetto dove la popolazione poteva *confugere* in caso di emergenza<sup>18</sup>.

La vicenda appena descritta non ha niente di eccezionale e non è difficile incontrarne altre. L'odierno abitato di San Piero in Bagno, sempre nella ex-Romagna toscana, altro non era stato se non il *mercatale Sancti Petri* del vicino castello di Corzano, protagonista di una storia simile a Tredozio<sup>19</sup>. Gli esempi potrebbero continuare, ma quanto mi premeva evidenziare si riassume nell'adeguamento di alcuni (ma non di tutti) signori dell'Appennino a un sistema territoriale ed economico di fondovalle che rappresentava il modello veicolato principalmente dalle città. Per questo, alcuni dei casi appena evocati dettero buoni risultati anche dopo essere passati sotto il controllo comunale. Così, nel 1425, entrata in possesso di Tredozio e del suo

---

<sup>17</sup> C. TIMOSSÌ, *Da mercatale a borgo: Tredozio nel tardo Medioevo*, in «Di baratti, di vendite e d'altri spacci» cit., pp. 69-80. Cfr. anche G. CAVINA, *Antichi fortilizi di Romagna, valle del Lamone e del Marzeno, valle del Sintria e del Senio*, Faenza 1964, p. 247. Ceula era ancora conosciuta come mercatale nel 1348 (Archivio di Stato di Firenze, d'ora in poi ASFi, *Notarile antecosimiano*, 15166, c. 35, 3 settembre 1348) anche se, pochi anni prima, era definita come *locus* (*ibidem*, c. 17v, 30 marzo 1339).

<sup>18</sup> Situazioni simili in GAMBERINI, *La città assediata* cit., p. 112.

<sup>19</sup> La piazza di San Pietro era il *mercatale* del castello di Corzano: per incrementarne la popolazione, sarebbe stata dotata di franchigie (W. TONI, *La vita civile alle origini del Capitanato della Val di Bagno*, in *La Val di Bagno in età medioevale e moderna*, Bagno di Romagna 1991, pp. 23-63: 23).

florido *mercatale*, Firenze continuò a garantirgli un appoggio e a scongiurarne un indebolimento con la concessione di esenzioni fiscali per chi vi si fosse trasferito<sup>20</sup>. Ma, come ho accennato, non tutti i progetti avevano le possibilità di realizzarsi: nella stessa area cui ho fatto finora riferimento, il monastero camaldolese del Trivio aveva incoraggiato il popolamento di un villaggio la cui vocazione era riassunta addirittura dal toponimo di *Mercatale*. Ebbene, il successo dell'insediamento non fu dovuto al decollo delle attività del mercato che invece fallirono, al punto da far mutare il nome del luogo in Ville di Montecoronaro, così come è conosciuto oggi<sup>21</sup>. Rimane il fatto che, dietro simili iniziative nate nell'ambito di signorie appenniniche si intravede – soprattutto grazie alle imbreviature notarili superstiti – un'umanità spesso vivace e attiva, cresciuta sul piano economico ma anche politico nel contesto di questi territori comitali o signorili. Uomini che, grazie alla protezione di un signore (e poi di un comune), scommettevano sulle opportunità di un centro di mercato in grado di offrire garanzie di stabilità e destinato a svilupparsi in un aggregato demico non fluttuante ma stabile.

Proprio su questi due fattori (stabilità e presenza di popolazione stanziata) risiedette, a mio avviso, l'arma vincente dello scontro sui mercati nell'area appenninica – e torniamo di nuovo in ambito fiorentino – per buona parte del XIV secolo. In buona sostanza, questi erano i requisiti che avrebbero trasformato un semplice “luogo” di mercato (uno spazio aperto dedicato agli scambi e definito sul piano normativo e fiscale) in un vero e proprio abitato contraddistinto da una spiccata vocazione mercantile. La distinzione non è nominalistica e ha implicazioni sia sul piano delle tipologie insediative, sia su quello, più generale, delle vicende di una parte della società comitatina.

L'inizio di questa fase di cambiamento è, a mio avviso, percepibile, almeno per il Fiorentino, nel corso del XIII secolo, quando le testimonianze scritte relative a una piazza dedicata allo scambio, sembrano progressivamente obliterare la denominazione di *forum*, per passare a quella di *mercatale*. Il sito destinato al mercato stava divenendo uno spazio in diretta relazione con un centro abitato – piccolo o grande che fosse – ormai consolidato<sup>22</sup>. In parallelo, l'apertura e il patrocinio da parte fiorentina di mercati

---

<sup>20</sup> TIMOSSÌ, *Da mercatale a borgo* cit., *passim*.

<sup>21</sup> G. CHERUBINI, *Una comunità dell'Appennino dal XIII al XV secolo. Montecoronaro dalla signoria dell'abbazia del Trivio al dominio di Firenze*, Firenze 1972, pp. 78-79.

<sup>22</sup> Su questa linea si erano mossi con lucidità, alcuni anni or sono, G. CHERUBINI, R. FRANCOVICH, *Forme e vicende degli insediamenti nella campagna toscana dei secoli XIII-XV*, «Quaderni storici», XXIV (1973), pp. 877-904, poi in G. CHERUBINI, *Signori, contadini, borghesi. Ricerche sulla società italiana del Basso Medioevo*, Firenze 1974, pp. 145-174.

sia nei centri preesistenti, sia in quelli fondati *ex novo*, erano accompagnati o seguivano da vicino il riassetto di un sistema viario talvolta del tutto alternativo al precedente: la Terra nuova di Scarperia (1306) nascendo aveva, per esempio, imposto una radicale alterazione della viabilità in direzione del crinale<sup>23</sup>.

La legittimazione da parte della Dominante di un luogo di mercato poteva così divenire un elemento di contrattazione tra centro e periferia e le comunità degli abitati dell'area pedemontana e del fondo delle valli percorse da direttrici transappenniche avrebbero fatto a gara nel richiederne il riconoscimento<sup>24</sup>. In concorrenza con i signori della montagna, era adesso un intero sistema che cominciava, seppur lentamente, a prendere forma. I nuovi abitati-*mercatali* fiorentini pedemontani attiravano derrate e merci dalla pianura padana e dalla costa adriatica veicolate da convogli ora indirizzati su un ristretto e selezionato numero di strade di valico. Certo, anche queste direttrici principali non erano facilmente controllabili: in effetti, la minaccia dei signori della montagna non era scomparsa. Intanto, dalla metà del Trecento, la retorica comunale li stava declassando a ladri di strada (*latrones*), assimilandoli al ruolo di delinquenti e introducendo un'evidente dissimmetria in un conflitto dove essi avevano perduto la dignità di nemici<sup>25</sup>. Non casualmente, questo avveniva proprio nel momento in cui avevano inizio le campagne militari dirette al controllo degli Appennini, come quella che si sarebbe conclusa con la definitiva sconfitta degli Ubaldini, negli anni Settanta del Trecento.

Certo, le grandi *enclaves* montane su cui Firenze, ancora alla metà del XIV secolo, non riusciva a esercitare un controllo non sono paragonabili ai territori soggetti a lignaggi come quelli dei Fieschi, dei Rossi di Parma, dei Pallavicini o dei Montefeltro in grado, ancora nel secolo successivo, di sviluppare una territorialità ispirata a modelli urbani e di condizionare appieno le risorse umane dei loro dominî opprimendo la popolazione delle valli ma,

---

<sup>23</sup> R. FRANCOVICH, *Per la storia dell'insediamento mugellano: il caso di Ascianello*, «Archeologia medievale», I (1974), pp. 57-79.

<sup>24</sup> Soltanto nel caso di Firenzuola, l'iniziativa sarebbe stata presa da Firenze (EPSTEIN, *Strutture di mercato* cit., p. 107). L'eccezione concernente questa Terra nuova fiorentina era probabilmente dovuta ai gravi problemi che ne avevano a lungo ostacolato il decollo.

<sup>25</sup> Sul tema, cfr. C. CADUFF, *I «publici latrones» nella città e nel contado di Firenze a metà Trecento*, «Ricerche storiche», XVIII (1988), pp. 497-521; G. CHERUBINI, *Appunti sul brigantaggio in Italia alla fine del medioevo*, in *Studi di storia medievale e moderna per Ernesto Sestan*, I, Firenze 1980, pp. 103-133; G. PINTO, *Toscana medievale. Paesaggi e realtà sociali*, Firenze 1993, pp. 51-65.

al tempo stesso, proteggendola dalle città comunali<sup>26</sup>. In Romagna, nelle Marche come in Umbria, restavano ancora solide signorie rurali e feudi<sup>27</sup>. Questo rendeva possibili interventi come quello operato, ai primi del Quattrocento, dai marchesi Pallavicini sull'abitato di Mercato (un toponimo più che eloquente), nel contado parmense, lungo una direttrice di valico per la Lunigiana: una vicenda assai simile al già ricordato caso di Felina. Qui, grazie all'appoggio visconteo, sempre teso a favorire i particolarismi – in questo caso contro il comune di Parma – i Pallavicini erano riusciti a trasformare in un vero e proprio abitato un sito che, alla metà del Trecento, era semplicemente un «locus in quo fit mercatum»<sup>28</sup>. Anche in questo caso, la crescita dell'insediamento fu consistente al punto che la popolazione di Mercato, ai primi del secolo successivo, aveva acquisito un peso politico tale da tentare di sottrarre le proprie attività commerciali alla fiscalità di Parma.

Sul versante meridionale dell'Appennino, a fronte di signorie relativamente deboli, Firenze riusciva a soffocare una rete di vie di crinale e di “luoghi” di mercato di matrice comitale, favorita in questo da una distrettuazione frazionata da un sistema ereditario responsabile dello smembramento di quelle che, due o tre generazioni prima, erano state delle coese signorie di cospicue dimensioni territoriali. Così, fin dalla metà del Duecento e sempre più di frequente dagli ultimi decenni di quel secolo, ogni contea, viscontado o ambito giurisdizionale appenninico, anche di piccole dimensioni, risultava dotato della sua via di valico, anche se spesso si trattava di una semplice mulattiera. Ogni direttrice che – per usare una definizione classica – componeva questa «moltitudine di piccoli canali»<sup>29</sup>, diffusi in buona parte dell'Appennino, portava a uno specifico luogo di mercato, dalle dimensioni più varie ma che spesso aveva la consistenza di una piccola frazione. Qui, in effetti, la documentazione coeva lascia supporre l'esistenza di pochi edifici in pietra o mattoni e di un'esigua popolazione stabile: tal-

---

<sup>26</sup> Con il risultato di avere un dominio territoriale che, nel caso dei Fieschi, avrebbe permesso loro, in pieno Quattrocento, di mobilitare tre-quattromila uomini (CHITTOLINI, *Città, comunità e feudi* cit., pp. 181-210 e 230). Cfr. anche G.M. VARANINI, *Governi principeschi e modello cittadino di organizzazione del territorio nell'Italia del Quattrocento*, in *Principi e città alla fine del Medioevo*, a cura di S. GENSINI, Pisa 1996; pp. 95-127. Un possibile avvicinamento ai modelli urbani poteva essere conseguenza dei periodi trascorsi nelle città da alcuni signori nelle vesti di podestà: C.M. DE LA RONCIÈRE, *Fidélités, patronages, clientèles dans le contado florentin au XIV<sup>e</sup> siècle. Les seigneuries féodales, les cas des comtes Guidi*, «Ricerche storiche», XV (1985), pp. 35-59: 41.

<sup>27</sup> VARANINI, *Governi principeschi* cit., p. 112.

<sup>28</sup> Il caso è stato a suo tempo analizzato da G. CHITTOLINI, *La formazione dello Stato regionale e le istituzioni del contado*, Torino 1979, pp. 107 sgg.

<sup>29</sup> La definizione è di M. BLOCH, *La società feudale*, Torino 1949, pp. 78-80.

volta si è semplicemente di fronte ad aree delimitate e destinate a soste temporanee di uomini e merci. Un sistema fragile che, in alcuni casi, spinse a prendere dei provvedimenti per rivitalizzare quelle piazze a rischio di abbandono e incrementarne il popolamento<sup>30</sup>.

Così, per esempio, nel luglio del 1310, Guido Novello dei conti Guidi autorizzava un individuo a costruirsi una casa sul *mercatale* preappenninico di Pavanico (fig. 1) concedendogli il permesso di esercitarvi la sua *ars merciarie*<sup>31</sup>. Nel maggio dell'anno successivo, il conte concedeva a un altro uomo, che si dichiarava già residente su quella stessa piazza, un'area di circa 7 × 13 metri (equivalente alle dimensioni *standard* di un lotto edificabile in un centro abitato) subordinandone l'assegnazione all'inserimento dell'utilista nel novero degli altri *accomandati* al Guidi e al versamento annuo, presso la residenza del giudicente comitale (*Orzale*) di un censo di mezza libra di pepe<sup>32</sup>. Alcuni anni più tardi, il testamento dello stesso Guido Novello prevedeva la fondazione, proprio su quella piazza, di un piccolo *hospitale* con cinque letti mentre, a poca distanza, sul fondovalle Firenze minacciava di rifondare, come di fatto sarebbe avvenuto di lì a poco, un abitato (Vicchio), dotandolo di una piazza di mercato affermatasi nel giro di pochi decenni<sup>33</sup>. Evidentemente, al confronto con i solidi abitati che affiancavano i *mercatali* sul fondo delle valli ormai saldamente in mani fiorentine, per i luoghi di scambio simili a quelli di Pavanico non c'erano grandi possibilità di sopravvivenza<sup>34</sup>. Già nei primi decenni del XIV secolo, è infatti possibile assistere al tramonto del sistema "mercati-vie di va-

---

<sup>30</sup> Ferma restando anche una concorrenza a tratti ancora vivace (LA RONCIÈRE, *Florence centre économique régional* cit., III, pp. 965 sgg.).

<sup>31</sup> ASFi, *Notarile antecosimiano*, 9495, c. 63v, 10 luglio 1310.

<sup>32</sup> P. PIRILLO, *Signorie dell'Appennino tra Toscana ed Emilia-Romagna alla fine del Medioevo*, in *Poteri signorili e feudali nella Lombardia alla fine del medioevo. Legittimità e forme di esercizio*, Atti del seminario (Milano, 11-12 aprile 2003), a cura di F. CENGARLE, G. CHITTOLENI, G.M. VARANINI, Firenze 2005, pp. 211-225: 218. Il terreno concesso nel maggio 1311 era ubicato sul *mercatale* di Pavanico (nella giurisdizione di Guido Novello di Federico dei conti Guidi) su cui si affacciava, avendo per confine anche la *strata publica* e la via che portava all'abitazione del notaio Giovanni di Buto, abituato a rogare i documenti sulla piazza (ASFi, *Notarile antecosimiano*, 9495, c. 82, 3 maggio 1311).

<sup>33</sup> Testamento di Guido Novello di Federico dei conti Guidi di Raggiolo (*ibidem*, 9498, cc. 33-36v, 15 marzo 1320, in particolare c. 34).

<sup>34</sup> Quando ne è rimasta traccia documentaria, l'adeguamento dei mercati comitali alle unità di misura e alle tariffe applicate dalle vicine dogane fiorentine si rivela come un ulteriore segno di indebolimento: nel 1326, il responsabile della «canova salis in comitatu Belfortis de Mucello», dipendente da un ramo dei conti Guidi dichiarava di aver ricevuto da un vetturale un carico di sale «ad starium dogane salis de sale elevato et precepto a doganeriis salis chanove salis Comunis Florentie» (*ibidem*, 9499, c. 66v, 3 dicembre 1326).

lico” presente in quelle ripartizioni giurisdizionali comitali cui accennavo prima: quei *mercatali* erano destinati a lasciare soltanto sporadiche tracce materiali o toponomastiche nel paesaggio appenninico di mezza costa<sup>35</sup>.

---

<sup>35</sup> Del resto, il contesto appenninico si rivelava il terreno ovunque più arduo per iniziative di popolamento organizzato, anche per i comuni: si vedano le osservazioni relative alla politica piacentina in MUSINA, *Centri di nuova fondazione nel territorio di Piacenza* cit., p. 332.

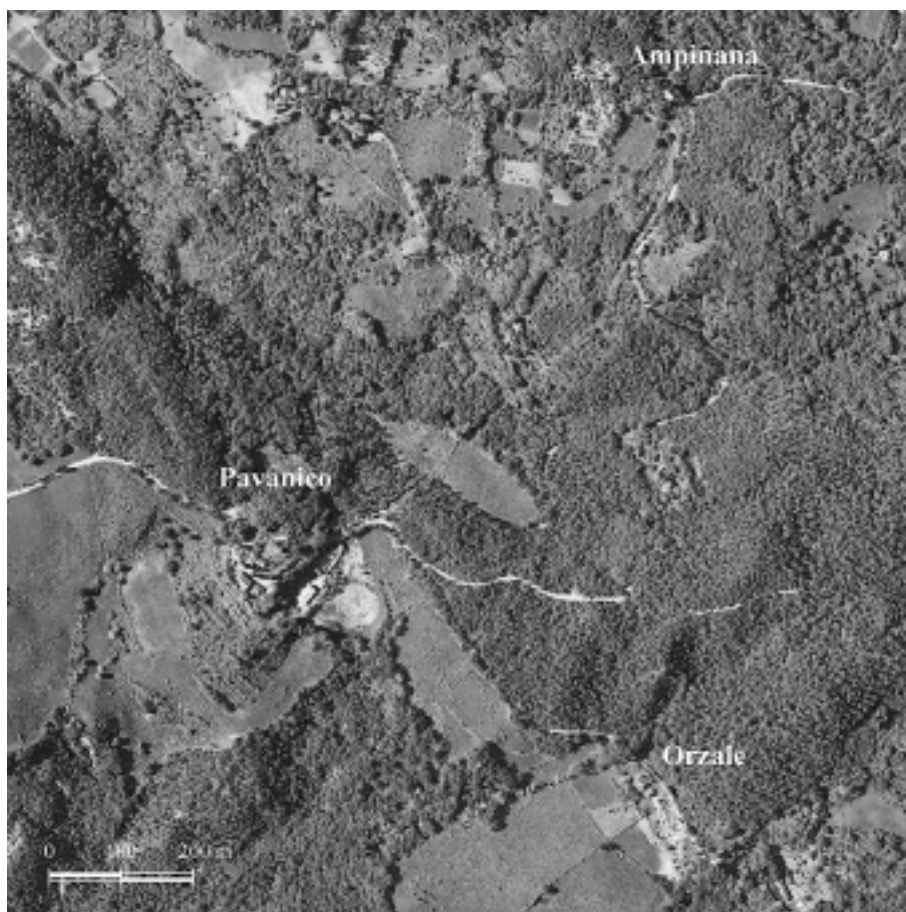


Fig. 1 - Il *mercatale* di Pavanico (attuale territorio comunale di Vicchio di Mugello, Firenze), ubicato a breve distanza dal castello di Ampinana, la prima sede del giusdicente che amministrava la contea omonima in nome dei conti Guidi. L'abbattimento del castello da parte dell'esercito fiorentino (1292) aveva fatto spostare la sede ufficiale della contea nella vicina località, non fortificata, di Orzale, oggi Arzale (Ministero dell'Ambiente, Servizio Cartografico Nazionale, *Ortofoto 2010*, scala 1:7.500).



Senza aver aggregato abitati di una certa consistenza durante le fasi di crescita demografica, i vecchi luoghi di mercato – complice il decremento demografico trecentesco – erano dunque condannati a scomparire di fronte a una politica territoriale che mutava gli assetti insediativi e imponeva, all’occorrenza, delle variazioni della rete stradale. Così, per esempio, nel marzo del 1346, i rettori di due comunità prossime alla Terra nuova preappenninica di Scarperia ricordavano che un vicino terreno di circa 2.000 metri quadri, più di trenta anni prima, veniva utilizzato come mercato, aggiungendo che, dopo lo spostamento altrove delle attività che vi avevano luogo, era divenuto più redditizio utilizzare quello spazio per la coltivazione<sup>36</sup>. Un mercato veniva così trasformato in terreno agricolo e come tale venduto dal comune fiorentino, che non casualmente ne vantava la proprietà, obliterando il vecchio *mercatum* nei nuovi equilibri territoriali disegnati dalla Dominante.

Si trattava, in fondo, di un già sperimentato modo di procedere fiorentino sul contado come, per esempio, sembra provare la progressiva scomparsa del *forum* di Montelungo, ai piedi del rilievo del Pratomagno che divide il Valdarno dal Casentino (fig. 2). Attiva piazza di mercato duecentesca, Montelungo nel giro di circa un decennio aveva subito la concorrenza dei dirimpettai *mercatali* cresciuti sotto l’egida fiorentina lungo la direttrice di fondovalle sull’opposta riva sinistra dell’Arno, che aveva attirato i flussi di traffico maggiori<sup>37</sup>. Poi, quando negli anni Quaranta del XIV secolo, Firenze nutrì la certezza di poter controllare anche l’area cui aveva rinunciato in precedenza, nessuno frequentava più la piazza di Montelungo, e – sempre allo scopo di far giungere *victualia* in città – si rese necessario istituirne un’altra. A questo scopo venne individuato un «campum seu pla-

---

<sup>36</sup> I rettori del popolo della pieve di San Piero a Sieve e del comune di Scarperia «dixerunt interrogati per dictos officiales: iam sunt triginta et ultra <annos> quod dictum terrenum non fuit laboratum et adhuc remanet incultum et quod ibi fiebat quodam mercatum et quod secundum eorum conscientiam dictum terrenum est quattuor staiorum ad granum seminandum vel circa et est extimationis, pro quolibet staioro ad granum seminandum, librarum decem florenorum parvorum vel circa. Ideo dicti officiales, sequendum formam dicte reformationis, declaraverunt dictum terrenum fuisse et esse inutile pro dicto Comuni Florentie». Il terreno, ubicato nel popolo della pieve di Fagna o di San Bartolo a Petrone venne poi venduto a un individuo del posto «dimittendo in dicto et super dicto terreno duas vias amplitudinis sicut alie que pertinent ad dictum terrenum et vias circum circa dictum terrenum» (ASF, *Capitani di Parte guelfa, Numeri rossi*, 104, cc. 30r-v, 15 marzo 1345, ma 1346).

<sup>37</sup> Cfr. S. TADDEUCCI, *Un castrum e la sua comunità alla metà del XIII secolo: Loro Ciuffenna, in Lontano dalle città. Il Valdarno di Sopra nei secoli XII-XIII*, a cura di G. PINTO, P. PIRILLO, Roma 2005; pp. 313-342: 325 sgg.

tea» prossimo al castello di Loro (Ciuffenna), il centro abitato più vicino al sito dell'ormai abbandonato *mercatale* di Montelungo<sup>38</sup>.

Il quadro era destinato a consolidarsi, e, alla metà del secolo successivo, le piazze di mercato che punteggiavano il fondo delle valli appenniniche erano ormai inserite nel gioco delle variazioni delle tariffe daziarie

---

<sup>38</sup> Gli uomini di Loro chiedevano di poter rendere stabile il mercato settimanale che era stato loro concesso con una dotazione degli usuali provvedimenti in materia giudiziaria (ASFi, *Archivi della Repubblica. Provvisioni, registri*, 34, c. 105v, 9 febbraio 1346, ma 1347).



Fig. 2 - Il sito della piazza di Montelungo (attuale comune di Terranuova Bracciolini, Arezzo). Il mercato si era sviluppato in un territorio sotto il dominio dei conti Guidi (Ministero dell'Ambiente, Servizio Cartografico Nazionale, *Ortofoto 2010*, scala 1:7.500).

volute da Firenze per attrarre, respingere o regolare i flussi di merci in transito<sup>39</sup>. Intanto, nell'impossibilità di avere un sicuro accesso alla pianura padana, il comune fiorentino si era costruito un corridoio espandendo il proprio dominio su un'area romagnola relativamente estesa poi interessata da un lento processo di integrazione nel nascente Stato: in quella parte di Appennino, i due versanti erano adesso sotto un solo dominio<sup>40</sup>.

Se nelle montagne fiorentine, l'annichilimento e la scomparsa delle signorie antagoniste erano in gran parte compiuti, questo non si tradusse però nella libertà di movimento tra i due versanti, i cui crinali, alla metà del XV secolo, costituivano ormai una linea confinaria quasi consolidata. Nel 1461, un dettagliato elenco di strade descriveva la rete viaria ufficiale e consentita relativa a tutto il territorio sotto il controllo di Firenze<sup>41</sup>. Nell'evolversi del processo di formazione dello Stato territoriale, la Dominante aveva fissato pochi itinerari leciti percorribili con le *bullette* di carico, proibendo tutte le altre vie e i rispettivi valichi<sup>42</sup>. Ora, sul futuro della viabilità appenninica si stava addensando il dilemma intorno alla manutenzione delle strade che, da un lato, facilitava i flussi di merci e derrate tra i due versanti ma, dall'altro, rischiava di rendere più agevole l'accesso di truppe o eserciti nemici.

La ragione di Stato avrebbe prevalso lasciando i tratti di valico in una continua precarietà mentre, più a valle, il sistema dei mercati, ormai consolidato, era nelle condizioni di assolvere i compiti per i quali era stato concepito e sviluppato<sup>43</sup>.

---

<sup>39</sup> EPSTEIN, *Strutture di mercato* cit., pp. 96 sgg. Sul rapporto tra politica economica e strade dopo la metà del XIV secolo, cfr. F. FRANCESCHI, *Istituzioni e attività economica a Firenze: considerazioni sul governo del settore industriale (1350-1450)*, in *Istituzioni e società in Toscana nell'Età moderna*, Atti delle giornate di studio dedicate a Giuseppe Pansini (Firenze, 4-5 dicembre 1992), I, Roma 1994, pp. 76-117.

<sup>40</sup> Anche se lungi dal presentare un assetto simile a quello sabaudo costruito sui due lati delle Alpi: A. BARBERO, G. CASTELNUOVO, *Governare un ducato. L'amministrazione sabauda nel tardo medioevo*, «Società e storia», XV (1992), pp. 465-511.

<sup>41</sup> Cfr. *Il Libro vecchio di strade della Repubblica fiorentina*, a cura di G. CIAMPI, Monte Oriolo 1987. Questo non frenò, ovviamente, il contrabbando e l'uso di strade e passi proibiti.

<sup>42</sup> Cfr. B. DINI, *Le vie di comunicazione del territorio fiorentino alla metà del Quattrocento*, in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, Atti del I Convegno nazionale di storia del commercio in Italia (Reggio Emilia-Modena, 6-9 giugno 1984), Bologna 1986, pp. 285-296: 292.

<sup>43</sup> L. ROMBAI, *Prefazione: strade e politica in Toscana tra Medioevo ed Età moderna*, in *Il Libro vecchio di strade* cit., pp. 5-36: 20 sgg.



## *L'economia dei transiti negli insediamenti alpini*

THOMAS SZABÓ

Le Alpi, dal medioevo fino ai tempi moderni, furono considerate anzitutto come zona di transito – sia da quelli che le attraversavano da nord a sud o viceversa, sia dalla storiografia che s’interessava della discesa degli eserciti d’Oltralpe o analizzava i grandi flussi commerciali attraverso le montagne. La prospettiva cambiò soltanto con il congresso internazionale di Milano *Le Alpi e l’Europa*, i cui relatori si concentrarono sulla storia di questa grande area montuosa che divide l’Europa del nord di quella del sud. Negli atti del convegno, usciti nel 1975, Jean-François Bergier presentava un contributo nel quale introduceva il concetto delle comunicazioni interalpine<sup>1</sup>. Bergier, d’allora in poi, insistette infatti, come in occasione di un convegno in Trento del 2005, che le Alpi, per quanti venivano da “fuori” e le attraversavano, erano sì una zona di transito, mentre per coloro che vi vivevano erano uno spazio economico autonomo, con i propri problemi e le proprie dinamiche, al pari di ogni altra regione storica<sup>2</sup>.

In questa sede ci siamo proposti di esaminare appunto in questa prospettiva gli effetti economici dell’aumento dei traffici, dal XII fino al XIV secolo, per le popolazioni delle zone alpine attraversate. Partendo da una zona, quella dei grandi passi delle Alpi occidentali, in cui i canali di transito erano storicamente consolidati, e procedendo verso i territori alpini centrali, avremo l’occasione di osservare gli effetti dei flussi sulle economie locali.

---

Ringrazio vivamente Enrico Lusso per la revisione del testo italiano.

<sup>1</sup> J.-F. BERGIER, *Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut Moyen Âge au XVII<sup>e</sup> siècle*, in J.-F. BERGIER, G. GUDERZO, G. SCHMIEDT et al., *Le Alpi e l’Europa. Economia e transiti*, III, Roma-Bari 1975, pp. 1-72. Cfr. anche G.M. VARANINI, *Appunti sul sistema stradale nel Veneto tardomedievale (secoli XII-XV)*, in *Die Welt der Europäischen Straßen von der Antike bis in die Frühe Neuzeit*, hrsg. von TH. SZABÓ, Köln 2009, p. 106.

<sup>2</sup> J.-F. BERGIER, *Conclusioni*, in *Vie di terra e d’acqua: infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (secoli XIII-XVI)*, Atti del convegno (Trento, 27-28 ottobre 2005), a cura di J.-F. BERGIER, G. COPPOLA, Bologna 2007, p. 253.

## 1. Guide e trasporti. L'attraversamento dei passi alpini occidentali: Gran San Bernardo e Moncenisio

I popoli di pianura, per l'attraversamento delle montagne, si servivano da sempre dei servizi della popolazione indigena, per la quale la conoscenza delle vie rappresentava un introito in più per il proprio sostentamento. Le informazioni disponibili su tali guide attraverso le Alpi datano al X secolo nelle regioni occidentali, mentre si riscontrano solo tre secoli dopo, nel XIII secolo, anche nelle Alpi centrali – uno scarto cronologico, questo, che ha certamente a che fare con il diverso rango e importanza dei passi nelle due zone.

Il passo di maggior rilievo nell'antichità fu, con ogni probabilità, il Monte Giove, il nostro Gran San Bernardo, situato nelle Alpi occidentali e controllato dai Salassi prima della loro sottomissione da Augusto<sup>3</sup>. Il passo mantenne questo suo ruolo fino alle soglie del XII secolo, prima come comunicazione più diretta per la Gallia, per le regioni del Reno e per la Britannia, e poi come una via “classica” per i pellegrini e per i viaggiatori in cerca di un rapido attraversamento delle Alpi. Nelle nostre fonti, come vedremo, il passo mantenne il suo nome antico fino al tardo medioevo.

### 1.1. Le guide

Gli abitanti delle Alpi occidentali che offrivano i loro servizi a quelli che, venendo dalle pianure, si accingevano a traversare la montagna, nel medioevo erano chiamati *marrones*<sup>4</sup>. Le fonti li menzionano prima sul Gran San Bernardo, poi sul Moncenisio e finalmente anche sul Piccolo San Bernardo. Le notizie che passeremo in rassegna, dai primi decenni del X fino alla fine del XVI secolo, una per una apportano nuovi dettagli sulle loro attività e sui servizi resi ai viaggiatori.

La prima notizia sui *marrones* ci è tramandata da Oddone di Cluny († 942). Egli racconta nella sua versione della *Vita* di Geraldo Auriliac (855-903) come il santo abbia fatto più volte il pellegrinaggio a Roma. La fama della sua grande generosità era tale che persino i *marrucii*, quei duri popoli delle Alpi («rigentes videlicet Alpium incole»), stimavano che niente avrebbe potuto rendere loro profitto maggiore («nihil questuosius aestima-

---

<sup>3</sup> Strabone IV.6.7 C 205.

<sup>4</sup> Daremo nel prosieguo, tra le diverse grafie delle fonti, la precedenza a questa, tranne che si citi dal testo.

bant») che portare appunto i bagagli di quel santo attraverso il passo del Monte Giove («iuga montis Iovina»), il Gran San Bernardo<sup>5</sup>.

Giovanni da Salerno invece, un seguace di Oddone, tra il 930 e 942 circa<sup>6</sup> racconta che l'abate cluniacense, di ritorno da un viaggio a Roma, sui *burdonum Alpes* – ovvero, con ogni probabilità, sul Gran San Bernardo<sup>7</sup> – si trovò la via preclusa da grandi masse di neve. In questa situazione Oddone pagò i servizi di indigeni locali chiamati *marrones*, che in cambio di denaro gli fecero da guida, come usavano fare anche per altri («sicut et aliis facere consueverunt»)<sup>8</sup>.

Nell'estate del 1062, in occasione della sua missione a Cluny, Pier Damiani scelse la via del Gran San Bernardo – sempre difficile e molto pericolosa, come osserva l'ignoto cronista – senza l'assistenza di quelle guide, «nullius, ut dicitur, marronis subvectus auxilio», e passò «non pedetentim, ut mos est illius itineris», ma di corsa<sup>9</sup>.

Una notizia indiretta sui *marrones* si trova negli annali di Lamperto di Hersfeld. Il monaco del monastero nell'Assia, nel suo racconto dell'itinerario di Enrico IV verso Canossa nel 1077, osserva che gli avversari del sovrano gli avevano sbarrato le strade attraverso le Alpi centrali e che Enrico dovette deviare verso la *Burgundia*, cioè verso le regioni occidentali. Il viaggio si svolse in pieno inverno, con la neve alta sulle montagne. In questa situazione Enrico, dietro pagamento, assunse i servizi di taluni indigeni, conoscitori di quelle zone e abituati ai passaggi ripidi delle Alpi («ex indigenis locorum peritos et praeceptis Alpium assuetos mercede conduxit»). Questi lo precedettero e, schiacciando la neve, gli prepararono il cammino. Arrivati sulla cima, la via sembrava essere chiusa a causa della ripida e ghiacciata discesa di quel versante della montagna. Ma poiché la scadenza

---

<sup>5</sup> Odon de Cluny, *Vita sancti Geraldii Auriliacensis*, éd. par A.-M. BULTOT-VERLEYSEN, Bruxelles 2009 (Subsidia hagiographica, 89), p. 220, II.17.

<sup>6</sup> Cfr. la nota introduttiva a *Ex vita Odonis abbatis cluniacensis auctore Ioanne*, edd. L. DE HEINEMANN, G. WAITZ, in Monumenta Germaniae Historica (d'ora in poi MGH), *Scriptores*, 15/II, Hannoverae 1888, p. 586, nota 2.

<sup>7</sup> Venendo da Cluny, Oddone poteva scegliere tra due passi per andare a Roma: quello del Gran San Bernardo (via Mâcon, Bourg-en-Bresse, poi Ginevra e Lausanne e da lì imboccare la via del valico) o quello del Moncenisio (di nuovo via Macôn, poi attraverso Lione o Bourg-en-Bresse verso Montmélian, per raggiungere poi il valico). Depone a favore del Gran San Bernardo il fatto che l'autore conoscesse che la variante attraverso il Moncenisio in pieno inverno, da «regio [...] iam dudum a Sarracenis deserta» (Odon de Cluny, *Vita sancti Geraldii* cit., II.21), fosse poco consigliabile.

<sup>8</sup> *Ex vita Odonis* cit., p. 588, II.18.

<sup>9</sup> *De gallica profectioe domni Petri Damiani et eius ultramontano itinere*, Paris 1853 (*Patrologiae cursus completus, series latina*, a cura di J.P. MIGNE, 145) c. 870, cap. 7.

del termine entro il quale il sovrano doveva essere assolto dalla scomunica era vicino, si decise di intraprendere lo stesso la discesa, talvolta procedendo strisciando su mani e piedi, mentre la regina con il suo seguito venne trainata su pelli di bue<sup>10</sup>. L'accenno del cronista alla ripida discesa («preceps montis latus») suggerisce che si trattava non del Moncenisio, come pensa l'editore del testo, ma del Gran San Bernardo, descritto anche da Strabone come particolarmente difficile a causa, appunto, della ripidezza del suo lato meridionale<sup>11</sup>.

Il passo spesso citato delle *Gesta abbatum Trudonensium* presenta un'altra dettagliata descrizione non solo dei servizi dei *marroni*, ma anche dei pericoli dell'attraversamento delle Alpi. Le *Gesta* descrivono la via di ritorno dell'abate Rodolfo da un viaggio a Roma verso la sua patria. La piccola comitiva, arrivata a una *villula* ai piedi del Gran San Bernardo chiamata *Restopoli* – cioè Étroubles –, non potendo continuare il viaggio per la grande quantità di neve («propter altissimum nivium aggeres»), si fermò e vi trascorse il capodanno del 1129. Dopo qualche giorno, guidati da *marones* – con questo nome, come dice il cronista, sono chiamati coloro che mostrano la via («viarum premonstratores») – arrivarono a una piccola villa chiamata Saint-Rhémy, affollata da pellegrini. Stando lì per qualche giorno, sentivano spesso staccarsi dalle alture rocciose valanghe che seppellivano i viaggiatori non ancora sistemati i quali, aspettando, sedevano su tavoli accanto alle case («aliis iam collocatis aliis adhuc supersendentibus mensis domos iuxta»). Liberati dalla neve, gli uni furono trovati soffocati, gli altri schiacciati e feriti. In questa situazione i *marones*, spontaneamente, si rivolsero ai pellegrini e si offrirono, in cambio un salato compenso («gravem indicunt mercedem»), di aprire la via: loro sarebbero andati avanti, i pellegrini li avrebbero seguiti a piedi, quindi sarebbero venuti i cavalli e, sulla via così preparata, i nobili, che di natura sono più delicati. I *marones*, dunque, s'incamminarono soli, riparati dal freddo da cappe di feltro, guanti e alti stivali dotati di ramponi per dar presa sul ghiaccio scivoloso, muniti di lunghe aste per sondare la via sotto la neve. Nel frattempo i pellegrini si recarono in chiesa per partecipare alla messa e per confessarsi. Mentre essi erano in chiesa, fuori, sulla via, avvenne la tragedia: dieci dei *marones* che si erano avviati in fila dalla villa, vennero travolti da una massa di neve grande come un monte e trascinati verso basso. Gli abitanti della villa, accortisi dell'avvenuto, accorsero sul luogo dell'incidente e, liberati i *maro-*

---

<sup>10</sup> *Lamperti monachi hersfeldensis opera*, rec. O. HOLDER-EGGER, Hannoverae-Lipsiae 1894 (MGH, *Scriptores rerum germanicarum in usum scholarum*, 38), pp. 286-287.

<sup>11</sup> Strabone IV.6.11 C 208.



nes dalla neve, li ritrovarono gli uni esanimi e gli altri o in fin di vita o con varie ossa fratturate. I pellegrini, usciti dalla chiesa, si spaventarono di questi fatti e dopo una breve incertezza, ritornarono a *Restopoli* nel timore che anche a loro potesse capitare una sorte simile. Dopo aver trascorso lì l'Epifania e aver aspettato un clima meno rigido, intrapresero nuovamente il cammino e raggiunsero, con i *marones* arruolati, la *villula* dove era avvenuta la tragedia e il giorno successivo valicarono il passo<sup>12</sup>.

La successiva testimonianza a proposito delle nostre guide proviene proprio dalle due ville appena menzionate, cioè da Saint-Rhémy e Étroubles, «ad quos passagium et marronagium et conductus montis Jovis pertinet», come si dirà in seguito<sup>13</sup>.

Si tratta di un testo stilato nel 1273 in occasione di un placito, nel quale, dopo un accordo condiviso tra i *domini* dei due abitati e i rispettivi «burgenses et marroni», si enunciavano gli obblighi reciproci delle parti. Da questi *usus et consuetudines* veniamo a sapere che i *marroni* offrivano aiuto ai viaggiatori sulla via per salire e scendere dalla montagna<sup>14</sup>, guidavano i loro cavalli o gli animali da trasporto (capp. 20, 21, 25, 34, 35) a un prezzo accordato (capp. 20, 24) e che a ognuno di loro doveva spettare un solo animale, finché almeno a tutti gli altri non fosse toccato il proprio (cap. 49) – ossia che nel caso di una comitiva di viaggiatori ogni cavallo era guidato da un marrone – e, infine, che essi scortavano i viaggiatori agli alberghi<sup>15</sup>.

Un secolo più tardi, nel 1379 e 1392, nei conti della corte dei Savoia, i *marroni* vengono ricordati come guide che trasportano i bagagli dei viaggiatori. Alla prima data, il 16 di novembre del 1379, diciotto *marroni* fecero da guida al giovane Amedeo di Savoia e al suo seguito sulla via da Susa – cioè attraverso il Moncenisio – a Lanslebourg («XVIII marrons qui ont passé la montagne avoy Amé monseigneur et per ses gens»). La seconda data, il 1392, corrisponde a quella di pagamenti effettuati da un emissario nel corso del suo viaggio, dalla metà di febbraio al 2 di aprile, ossia, anche in quest'occasione, durante il periodo invernale. I conti annotano un pagamento a «18 marronis et 2 bestiis ad bastum pro transeundo Montem Iovis

---

<sup>12</sup> *Gesta abbatum Trudonensium*, ed. D. R. KOEPKE, in MGH, *Scriptores*, 10, Hannoverae 1852, pp. 306-307.

<sup>13</sup> J.-B. de Tillier, *Le franchigie delle comunità del ducato di Aosta*, a cura di M.C. DAVISO DI CHARVENSOD, M.A. BENEDETTO, Torino 1965 (Miscellanea di storia italiana, s. IV, 7), p. 23.

<sup>14</sup> Il testo formula questo aiuto come obbligo nei confronti dei signori delle due ville: *ibidem*, cap. 62: «Item marroni praedicti teneantur et debeant iuvare dominos per caminum superius et inferius».

<sup>15</sup> Cfr. *ibidem*, capp. 19-21, 24-25, 34-35 e 49.

eundo Ypporegiam [*Ivrea*] quando malus tempus ibidem vigebat», poi un secondo pagamento sulla via di ritorno da Pavia verso Chambéry a «6 hominibus marronis et 2 bestiis ad bastum quae transierunt cum dicto domino [...] per Colonam Jovis», cioè il Piccolo San Bernardo, e, infine, un terzo pagamento «pro salario marronorum», ovvero per le spese sostenute per ingaggiare dei *marroni* per andare a Chambéry. Ciò sarebbe dovuto avvenire o attraverso il Piccolo o il Gran San Bernardo, ma non fu possibile a causa del maltempo<sup>16</sup>.

Di centocinquant'anni più tarda è la notizia della via seguita nel loro ritorno dalle truppe dello sconfitto maresciallo Claude d'Annebault dalla campagna lombarda verso la Francia. Il nobile militare francese Martin du Bellay (1495-1559), cronista delle guerre d'Italia del XVI secolo riferisce nelle sue *Mémoires historiques* che nel gennaio del 1543, quando il maresciallo e i lanzichenecchi che lo accompagnavano arrivarono a Novalesa, vennero a sapere che sulla montagna c'era bufera. Egli, tuttavia, decise di continuare il suo viaggio «contre l'opinion de tous les marrons qui sont ceux qui cognoissent les tourmentes de la montagne, comme font les marinières celles de la mer». A nord di Novalesa, tra Ferrera e la «plain de l'Hospitalet», la bufera era divenuta così forte che coloro che accompagnavano il maresciallo furono rischiarono seriamente la vita nonostante le loro guide buone. Molti si persero nella neve, «autres y perdirent la veue, autres les pieds», e la maggior parte di loro ne riportò ferite permanenti. Il du Bellay aggiunge che durante una bufera, il *plateau* («mesme la plaine») e la via sono generalmente così coperti di neve «que les propres guides s'y perdent et menent leur suit perir dedans les cavains remplis de neiges»<sup>17</sup>.

Quasi quarant'anni dopo, nel 1581, Montaigne passava per la stessa via, in una stagione meno rigida, all'inizio di novembre. Dal suo *Journal de voyage en Italie* provengono altre informazioni sui *marrones*. Montaigne racconta, infatti, come a Novalesa abbia ingaggiato «huit marrons pour me faire porter en chaise jusqu'au haut du mont Cenis» e, oltre il passo, si sia fatto scivolare giù dalla montagna con una slitta. Riprendendo in un altro passo il racconto della sua traversata del valico, Montaigne annota che metà della via la fece a cavallo, mentre l'altra metà portato da quattro *marrons* che si davano il cambio per riposarsi. Per la salita, continua Montaigne, ci si impiegano due ore su un fondo «pierreuse et mal aisée à chevaux qui n'y

---

<sup>16</sup> J. DÉSORMAUX, *Marrons et marrons*, «Revue savoisiennne», XLIII (1902), pp. 9-14: 11 sgg.

<sup>17</sup> *Mémoires de Martin et Guillaume du Bellay*, éd. par V.L. BOURRILLY, F. VINDRY, IV, Paris 1919, pp. 98-101, livres IX-X, 1541-1547.

sont pas acostumés». Del resto, il passaggio fu «sans hasard et difficulté», mentre la discesa su slitta, per un miglio, fu un vero divertimento<sup>18</sup>.

## 1.2. I trasporti

Esaminando poi un altro tipo di fonti per verificare se lungo le due vie appena descritte, cioè, rispettivamente, quella del Moncenisio e quella del Gran San Bernardo, ci fossero nel campo dei trasporti maggiori sviluppi da osservare, bisogna constatare che la tradizione documentaria, sulla quale gli studi si poggiano maggiormente, non è molto ricca.

Per quanto riguarda la via del Moncenisio si può osservare, indirettamente, un precoce incremento di utilizzo della strada, rispecchiato dal noto privilegio di Enrico V a favore dei cittadini torinesi del 1111. In quell'occasione il sovrano concedeva «publicam stratam que de ultramontanis partibus per burgum Sancti Ambroxii Romam tendit»<sup>19</sup>. Vi sono poi, dalla fine del XII e per tutto il XIII secolo, notizie saltuarie a proposito di un traffico che doveva essere discretamente sostenuto attraverso il Moncenisio. Ma una vera fioritura dei transiti è da osservare solo per pochi anni.

In ogni caso, a parte i *marrones*, le fonti segnalano, negli anni 1296-1364, anche dei trasportatori: dal 1296 al 1321 sono rammentati a Montmélian, 110 chilometri al di là del Moncenisio, tra i cinquanta e sessanta abitanti che hanno «bestias ad bastum». Nel 1322 il loro numero è tuttavia sceso a trentasette, mentre dal 1336 fino al 1364 se ne contano solo trentaquaranta<sup>20</sup>. La congiuntura dell'attività di quei trasportatori fu dunque di breve durata, come mostra anche la statistica dei passaggi al pedaggio di Montmélian. Negli anni 1263-1266, quando il numero dei passaggi si registrava in animali, se ne contano di solito solo tra i dieci e i venti capi. Nel 1293 e nel 1294, quando i transiti ormai si contavano in balle, se ne registra il passaggio di quasi un centinaio; tra il 1295-1297 il loro numero sale costantemente fino a 400 balle, per raggiungere negli anni 1298 e 1299 il numero di duemila balle. Negli anni 1302-1303 ve ne saranno addirittura

---

<sup>18</sup> MONTAIGNE, *Journal de voyage en Italie*, in *Oeuvres complètes*, éd. par A. THIBAUDET, M. RAT, Paris 1962, pp. 1336-1337.

<sup>19</sup> *Documenti inediti e sparsi sulla storia di Torino*, a cura di F. COGNASSO, Pinerolo 1914 (Biblioteca della Società Storica Subalpina, d'ora in poi BSSS, 65), pp. 5 sgg., doc. 5.

<sup>20</sup> P. DUPARC, *Un péage savoyard sur la route du Mont-Cenis aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, «Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1610) du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques», année 1960 (vol. I), Paris 1961, pp. 145-187: 149.

tremila, per subire, dal 1306 in poi, un brusco calo, con un ammontare di balle compreso tra le cento e le quattrocento per anno<sup>21</sup>.

La situazione al Gran San Bernardo, dal punto di vista di grandi trasporti, benché anch'essa solo sporadicamente documentata, appare del tutto simile. Il *theloneum Montis Jovis*, riscosso a Saint-Rhémy, nel 1263 venne acquistato per una parte da Pietro II di Savoia, e solo nel 1320 pervenne completamente nelle mani dei conti<sup>22</sup>. Le sue tariffe, che si conoscono per gli anni 1323-1324, sono modeste. Per i «cavalli onerati di pelli, panni, ferro e simili al capo» si pagavano 4 denari<sup>23</sup>, pochi in confronto ai 12 denari di altre tariffe simili, delle quali parleremo in seguito. Lo stesso vale anche per i capi descritti nel tariffario del *theloneum Montis Jovis* semplicemente come «panni», mentre in un'altra testimonianza su cui torneremo, le balle erano classificate come di drapperie di Francia o di panni «de auro»<sup>24</sup>. Confrontando queste tariffe e anche le specifiche di quello che si trasportava, si ha la netta impressione che nel caso del Gran San Bernardo si abbia a che fare con un passo di minore importanza – almeno per quanto concerne il commercio internazionale. E questa impressione è confermata esaminando le citate consuetudini di Saint-Rhémy.

Lì però si scorgono, a una osservazione attenta, i germi della collaborazione di più persone per gestire i trasporti, dal momento che si parla della possibilità di fare la *rota* con altri, alla quale chiunque, incluso l'*hospitalarius* dell'ospedale «de Fontintes» – situato poco a valle dell'ospedale del San Bernardo – ha il diritto di partecipare<sup>25</sup>; ma di ulteriori sviluppi di questi inizi non abbiamo notizia. Nei 66 paragrafi degli *usus et consuetudines* di Saint-Rhémy non c'è alcun accenno a mercanti o a merci – il che, naturalmente, non esclude del tutto un loro casuale passaggio. Invece si parla in più capitoli di *viatores*, *peregrini*, *transeuntes* o, genericamente, di *gentes*. Il Gran San Bernardo, dunque, non era un passo per il transito di merci, era invece un passo *par excellence* per viaggiatori<sup>26</sup>. I grandi flussi di merci attraverso le Alpi, si direbbe, si erano cercati altri canali.

---

<sup>21</sup> *Ibidem*, pp. 159-160.

<sup>22</sup> M.C. DAVISO DI CHARVENSOD, *I pedaggi delle Alpi occidentali nel Medio Evo*, Torino 1961 (Miscellanea di storia italiana, s. IV, 5), p. 393.

<sup>23</sup> *Ibidem*, p. 165.

<sup>24</sup> *Documents relatifs a l'histoire du Vallais*, éd. par J. GREMAUD, II, Lausanne 1876 (Mémoires et documents publiés par la Société d'Histoire de la Suisse Romande, 30), p. 421, doc. 1017.

<sup>25</sup> DE TILLIER, *Le franchigie* cit., p. 20, cap. 48.

<sup>26</sup> *Ibidem*, *passim*.

## 2. Vetturali e vetture attraverso i passi delle Alpi centrali: Sempione e Gottardo

I due grandi passi delle Alpi centrali, il Sempione e il Gottardo, benché conosciuti e documentati nell'antichità, sembrano poi, durante l'alto medioevo, essere stati praticati solo ai fini dell'economia locale<sup>27</sup>, in quanto riappaiono nelle fonti solo nel XIII secolo.

Il Sempione, che mette in comunicazione la Lombardia con l'alta valle del Rodano, risulta menzionato per la prima volta nel 1235. Il documento riferisce dell'affitto della metà di una vigna della *domus hospitalis de Sempion*. Il censo annuo di due *modii* di vino era da consegnare, come è precisato, al *nuntio hospitalis*<sup>28</sup>. Dal tenore dell'atto appare, indirettamente, che l'ospedale funzionava già da tempo e che la sua fondazione fu con ogni probabilità la risposta alla maggior frequentazione del passo, praticata, come vedremo, già da qualche tempo<sup>29</sup>. Lungo questa valle correva infatti una via importante verso le fiere della Champagne e la Fiandra, sulla quale, ormai sessant'anni fa, ha richiamato l'attenzione Maria Clotilde Daviso di Charvensod, profonda conoscitrice della storia delle Alpi occidentali prematuramente scomparsa<sup>30</sup>.

Tra il 1271 e 1273 incontriamo lungo questa via dei trasportatori, sudditi del vescovo di Sion, che controllava l'alta valle del Rodano. Nel trattato stipulato tra questi e l'*universitas mercatorum* di Milano si regolarono diverse questioni. In questa sede ci interessa, *in primis*, il fatto che si parla di «vetturales terre domini episcopi qui portant ballas» per i mercanti milanesi. Il vescovo in quell'occasione veniva costretto dai milanesi a provvedere affinché i vetturali non si associassero contro i loro interessi<sup>31</sup>. Vent'anni dopo, nel 1291, in occasione di un rinnovo del trattato, il vescovo assicurò di voler provvedere affinché le balle trasportate da Sion verso il Sempione non si scaricassero che a tappe precise<sup>32</sup>, tema questo su cui torneremo in seguito.

---

<sup>27</sup> Per il Sempione cfr. G. WALSER, *Studien zur Alpengeschichte in antiker Zeit*, Stuttgart 1994 (Historia Einzelschriften, 86), pp. 29 e 50, nota 127; e H. BÜTTNER, *Die Erschließung des Sempion als Fernstraße*, «Rivista storica svizzera», 3 (1953), p. 575.

<sup>28</sup> *Documents relatifs a l'histoire du Vallais* cit., I, Lausanne 1875 (Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande, 29), pp. 319 sgg., doc. 406.

<sup>29</sup> Cfr. oltre, testo corrispondente alla note 48 e 49.

<sup>30</sup> Per quello che segue, cfr. le puntuali ricerche di M.C. DAVISO DI CHARVENSOD, *La route du Vallais au XIV<sup>e</sup> siècle*, «Schweizerische Zeitschrift für Geschichte», 1 (1951), pp. 545-561.

<sup>31</sup> *Documents relatifs a l'histoire du Vallais* cit., II, pp. 204-208, doc. 805; cfr. DAVISO DI CHARVENSOD, *La route* cit., p. 547.

<sup>32</sup> *Documents relatifs a l'histoire du Vallais* cit., II, p. 417, doc. 1017; cfr. anche DAVISO DI CHARVENSOD, *La route* cit., p. 558.

Nel 1307 siamo testimoni di una contesa tra i vetturali delle comunità di Briga e di Naters di una parte – situate ben 50 chilometri a monte di Sion, al falde settentrionali del passo del Sempione – e la comunità di Sempione, situata sul versante sud. La lite riguardava il diritto di trasporto goduto sino ad allora, come sembra, pacificamente dalle tre comunità. Ma intorno al 1307 la quantità delle merci da trasportare sembra essere diminuita drasticamente. Pertanto la concorrenza tra i vetturali dei due versanti del passo si accentuò, finché le due parti si rivolsero al vescovo di Sion e gli chiesero di dirimere la questione. Questi decise che dal successivo 25 novembre il trasporto delle balle spettasse per otto giorni a quelli di Briga e Naters e per gli otto giorni seguenti a quelli di Sempione, e così via<sup>33</sup>.

Nel 1310 fu la volta dei «vecturarii seu charrotons» della parrocchia di Louèche – situata 20 chilometri a monte di Sion. Il conflitto, arbitrato in questo caso dalla «communitas hominum de Leuca», riguardava la ripartizione del lavoro, ovvero della quantità di balle da trasportare, tra i vetturali<sup>34</sup>.

Nel 1320 sarebbero invece stati i due «procuratores et sindici» della *universitas ville* di Martigny, situata ben 40 chilometri a valle di Sion, insieme ai «meliores homines» della *villa* a stabilire le regole per effettuare i trasporti che avrebbero richiesto «roncini vel jumenta»<sup>35</sup>.

Sul versante meridionale del Sempione, a ben 50 chilometri dal passo, nel 1374 gli statuti di Vogogna parlavano di *carratores* e stabilivano che il diritto di trasporto spettasse solo ai vicini<sup>36</sup>. Altri 13 chilometri più a valle, a Mergozzo, gli statuti del 1378 citano persone del luogo che percorrevano «roatam [...] cum suis bestiis et carro»<sup>37</sup>.

Anche il Gottardo fu, per così dire, un passo nuovo, in quanto, sebbene usato sin dall'antichità<sup>38</sup>, fu probabilmente praticato, come si è detto, fino

---

<sup>33</sup> *Documents relatifs à l'histoire du Vallais* cit., III, Lausanne 1878 (Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande, 31), p. 142, doc. 1262.

<sup>34</sup> *Ibidem*, p. 192, doc. 1311.

<sup>35</sup> *Ibidem*, V, Lausanne 1884 (Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande, 33), pp. 461 sgg., doc. 2187; cfr. anche DAVISO DI CHARVENSOD, *La route* cit., p. 557.

<sup>36</sup> *Statuta et ordines communitatis Vogoniae 1374*, in *L'Ossola inferiore. Notizie storiche e documenti*, a cura di E. BIANCHETTI, II, Roma-Torino-Firenze 1878, per i *carratores* (*passim*) e per quanto riguarda il diritto dei vicini (cap. 63).

<sup>37</sup> *Statuta et ordinamenta communitatis Mergotii*, in *L'Ossola inferiore* cit., cap. 24; cfr. anche la riedizione, nella trascrizione e grafia più corretta, *Statuti medievali di Mergozzo*, a cura di R. ARENA, V. DE ANGELIS, con introduzione di L. CHIAPPA MAURI, Verbania 1993 (Raccolta verbanese 5), cap. 24.

<sup>38</sup> Cfr. WALSER, *Studien* cit., p. 29.

al XIII secolo solo dal traffico locale. La sua “apertura” al traffico internazionale si attribuisce a una innovazione, ossia la costruzione – effettuata da un fabbro della valle di Orsera (Urseren) – di una galleria pendente, fatta nella gola del Schöllenen, appoggiata alla parete della gola stessa e sorretta, sembra, da catene<sup>39</sup>. La prima menzione del Gottardo risale ad Alberto da Stade, il quale nel 1237 intraprese un viaggio verso Roma e nei suoi *Annales stadenses* offre, come variante per ritornare in Germania, la via «per Elvelinum montem quem Longobardi vocant Ursare»<sup>40</sup>, cioè appunto la via del Gottardo, che sbocca nella valle di Orsera.

La via che attraversa il passo è anche in questo caso, come in quello del Sempione, punteggiata da tappe su entrambi i versanti della montagna, in merito alle quali le fonti ricordano sistematicamente la presenza di trasportatori: sul versante nord del passo vi sono notizie per quelli della valle Orsera (1315 e 1331<sup>41</sup>, 1363<sup>42</sup>) e su quello sud a Quinto (1311, 1408), Osco (1237), Faido (1311, 1353), Chiggiona (1398) e a Biasca (1434).

La prima testimonianza di trasporti lungo la nuova via del Gottardo è contenuta negli statuti della *deganìa* di Osco, situata a 15 chilometri dal passo. Nel 1237 i vicini della *deganìa*, circa quaranta persone, si riunivano nella chiesa di Osco e decidevano, tra l’altro, che nessuno di loro avesse il diritto di alienare la quota di trasporti a lui spettante<sup>43</sup>.

A nord di Osco, a soli 5 chilometri dal passo, vi era la vicinia di Quinto, di cui un documento del 1311 informa che i suoi membri effettuano abitualmente trasporti<sup>44</sup>. Cent’anni più tardi, nel 1408, i vicini di Quinto, convocati alla croce di *Carenchum* – dove erano soliti radunarsi una volta all’anno –, decidevano che a ogni membro della comunità spettasse solo un *logerium* e che il partitore delle some dovesse consegnarle «per ordinem»,

---

<sup>39</sup> R. LAUR-BELART, *Studien zur Eröffnungsgeschichte des Gotthardpasses mit einer Untersuchung über Stiebende Brücke und Teufelsbrücke*, Zürich 1924, *passim*. Cfr. anche CH. GUIL-LARD, *L’ouverture du Gothard*, «Annales», 1 (1929), pp. 177-182.

<sup>40</sup> *Annales stadenses auctore M. Alberto*, ed. I.M. LAPPENBERG, in MGH, *Scriptores*, 16, Hannoverae 1859, p. 339.

<sup>41</sup> A. MÜLLER, J. SCHNELLER, *Urkunden-Regesten des Thales Urseren 1317-1525*, «Der Geschichtsfreund», 8 (1852), pp. 122 sgg.

<sup>42</sup> *Ältester Säumer- oder Teilbrief auf dem Gotthard*, «Der Geschichtsfreund», 7 (1851), pp. 135-137.

<sup>43</sup> K. MEYER, *Blenio und Leventina von Barbarossa bis Heinrich VII. Ein Beitrag zur Geschichte der Südschweiz im Mittelalter. Mit Urkunden*, Luzern 1911 (rist. anast. Milano 1972), pp. 40\*-43\*.

<sup>44</sup> ID., *Urkunden zur mittelalterlichen Transportorganisation in der Leventina*, «Anzeiger für schweizerischen Geschichte», 11 (1911), pp. 171-173, doc. 1.

cioè in turni prestabiliti che toccassero tutti i vicini, e poi ricominciasse da capo<sup>45</sup>.

Ugualmente alla prima data, nel 1311, anche i vicini di Faido, località situata poco a sud di Osco, risultano effettuare trasporti. Due chilometri più a valle di Faido era la *degania* di Chiggiogna, i cui statuti del 1398 parlano di «logeria et logerum et utilitates logerii mercantiarum que conducuntur», cioè del compenso per il trasporto che i vicini ottenevano per i propri servizi<sup>46</sup>. Infine, 18 chilometri più a valle di Chiggiogna, era Biasca, i cui statuti nel 1434 stabilivano che solo i vicini del luogo avessero diritto di trasporto<sup>47</sup>.

La serie di informazioni lungo le vie che conducevano al Sempione e al Gottardo documenta un crescendo di interessi economici delle singole comunità nel prendere parte o, meglio, nell'avere la propria parte nel trasporto di merci attraverso i rispettivi territori.

L'epoca in cui gli abitanti di quelle valli alpine acquisirono consapevolezza che il fatto di offrire un supporto a quei trasporti avrebbe potuto comportare, *à la longue*, una cospicua integrazione al loro sostentamento – e, per di più, non in natura ma in contanti – non è nota. Certo è, invece, che tra i primi a riconoscere le potenzialità offerte dal *trend* di sviluppo del tempo, che vedeva nella strada un fattore economico importante e proficuo, furono i poteri territoriali dell'alta valle del Rodano.

Nel 1179 il vescovo di Sion, cui apparteneva il tratto di strada dal passo del Sempione fino a Martigny, e Umberto III di Savoia, che controllava il tratto successivo, da Martigny al lago di Ginevra, stipularono un trattato assicurandosi aiuto vicendevole: «comes auxilium prestat episcopo ad suam stratam conservandam, et episcopus comiti e converso»<sup>48</sup>. Dagli statuti di Sion, approvati dal vescovo quattro decenni più tardi, intorno al 1217, risulta chiaramente che fu il transito del commercio lombardo a destare l'interesse dei due poteri, in quanto si fa esplicita menzione di «armature que ducuntur de Lombardia per Sedunum»<sup>49</sup>. Il primo indizio che ormai si era cominciato a praticare anche l'altro passo, quello del Gottardo, data invece al 1211, ben due decenni prima della descrizione dell'itinerario da parte di Alberto di Stade, quando il premonstratense Emo da Huizinge, sulla via di

---

<sup>45</sup> *Ibidem*, pp. 179-182, doc. 5.

<sup>46</sup> *Ibidem*, p. 178, doc. 4.

<sup>47</sup> *Gli Statuti di Biasca dell'anno 1434*, a cura di E. MOTTA, «Bollettino della Svizzera italiana», 22 (1900), pp. 109-110, cap. 100.

<sup>48</sup> *Documents relatifs à l'histoire du Vallais* cit., I, pp. 109-111, doc. 160.

<sup>49</sup> *Ibidem*, pp. 195-199, doc. 265.



ritorno verso l’Olanda, annotava come tappe del proprio viaggio Como e poi Basilea, due città situate sulla via che, appunto, passava per il Gottardo<sup>50</sup>.

L’interesse delle comunità di valle a partecipare ai benefici dei traffici è documentato in modo molto chiaro lungo la val Leventina, che porta verso il Gottardo. Perché nei piccoli abitati della valle, i cui membri partecipavano al trasporto delle merci, esso, spesso ricordato con il termine *soma*, nel corso dei primi decenni del XIII secolo si era trasformato da semplice servizio a diritto. La *soma*, appunto, era diventata il terzo titolo nel novero dei diritti dei vicini di valle – accanto al diritto di alpeggio e a quello, non meglio specificato, della vicinia.

Giunta la partecipazione dei vicini ai trasporti a questo punto, si pose il problema – come suggerito dagli statuti di Osco – che i titolari di tali diritti cercavano di vendere la *soma* a persone estranee. In questa situazione, nel 1237 i membri della vicinia stabilirono che un membro in possesso di tutti e tre i diritti, cioè «soma et alpe et vichanale», non potesse disporre liberamente «de sua contingente parte de somis que ducitur [*sic*] per valem Leventine» – e che non potesse neanche assumere qualcuno «ad habendum partem aliquam in somis et vicinalibus et alpibus»<sup>51</sup>.

Il principio che la “vettura” fosse un diritto, cioè che si trattasse di un vero e proprio «ius conducturae merchanziarum», si ritrova espressamente stabilito solo più tardi negli statuti di Quinto (1408)<sup>52</sup> che, al pari di quelli di Biasca (1434)<sup>53</sup>, stabilivano la sua inalienabilità.

### 3. Le regole del trasporto

Con la pratica dei trasporti si svilupparono anche forme e regole fisse per il loro funzionamento e, anzitutto, per i criteri di distribuzione tra i vicini delle balle da trasportare.

I primi esempi di tali regole non si trovano sulla via del Gottardo, bensì su quella del Sempione: nell’alta valle del Rodano, a Louèche (1310)<sup>54</sup>, Saint-Maurice (1320)<sup>55</sup>, Sion (1330, 1332)<sup>56</sup>; in val d’Ossola, a Vogogna

---

<sup>50</sup> *Emonis Chronicon*, ed. L. WEILAND, in MGH, *Scriptores*, 23, Hannoverae 1874, pp. 471 (47)-472 (1).

<sup>51</sup> MEYER, *Blenio und Leventina* cit., pp. 40\*-43\*.

<sup>52</sup> *Id.*, *Urkunden zur mittelalterlichen Transportorganisation* cit., pp. 181-182, doc. 5. Che il diritto spetti solo ai vicini è detto indirettamente e che sia inalienabile direttamente.

<sup>53</sup> *Gli Statuti di Biasca* cit., p. 110, cap. 101.

<sup>54</sup> *Documents relatifs a l’histoire du Vallais* cit., III, pp. 191-193, doc. 1311.

<sup>55</sup> *Ibidem*, V, pp. 461-463, doc. 2187.

<sup>56</sup> *Ibidem*, III, p. 568, doc. 1584; IV, Lausanne 1880 (*Mémoires et documents publiés par la Société d’histoire de la Suisse romande*, 32), p. 41, doc. 1642.

(1374)<sup>57</sup>, Mergozzo (1378)<sup>58</sup>, e solo nel XV secolo in val Leventina a Quinto (1408)<sup>59</sup>.

La prima menzione di tali regole si riscontra in un atto del 1310 stipulato a Louèche. In quell'occasione la «*communitas hominum de Leuca*» e i «*vectuarii seu charrotons tocius parochie de Leuca*» convennero che fosse opportuno creare la carica annuale di *partitor*. Questi avrebbe dovuto annunciare ai *vectuarii* il trasporto, la *vectura*, a loro spettante. I *vectuarii*, a loro volta, avrebbero pagato, per ogni balla loro assegnata da trasportare, un *denarium Maurisiensem* al *partitor* e un altro denaro alla villa<sup>60</sup>. La convenzione tra le parti stabiliva inoltre varie regole intorno al peso delle balle, alla loro forma e ai periodi nei quali effettuare i trasporti; in altre parole essa definiva una sorta di statuto dei trasporti. Nel 1320 anche l'*universitas* della villa di Saint-Maurice stabiliva regole su come gli uomini «*habentes runcinum vel iumentum*» dovessero trasportare le balle loro assegnate dal *partitor*, senza peraltro precisare a chi spettasse la sua elezione<sup>61</sup>. Nel 1332 siamo poi testimoni della vendita, tramite il procuratore del comune, delle entrate «*divisionis ballarum*» a un cittadino di Sion<sup>62</sup>. Dunque, non solo il trasporto in sé, ma anche il compito di assegnare le balle ai trasportatori era diventato una fonte di entrate.

#### 4. Le tappe dei trasporti: le soste

I vetturali trasportavano le balle di regola su distanze comprese tra i 15 e i 30 chilometri. Alla fine di ogni tappa c'era di solito un luogo di sosta, dove le balle venivano depositate per la notte, in attesa di essere assegnate, la mattina seguente, ad altri vetturali.

Soste lungo la via del Sempione sono documentate nella valle del Rodano<sup>63</sup>, da ovest a est, a Martigny, 28 chilometri oltre a Sion, poi altri 27 chilometri dopo a Louèche, nuovamente dopo 17 chilometri a Briga, dopo altri 30 chilometri verso sud, al di là del passo, presso la villa di Sempione – deposito, questo, su cui dovremo tornare –, quindi 46 chilometri dopo, nella val d'Ossola, a Vogogna e, infine, dopo altri 13 chilometri, a Mergozzo.

<sup>57</sup> *Statuta et ordines communitatis Vogoniae* cit., pp. 530, cap. 48; 534, cap. 60.

<sup>58</sup> *Statuta et ordinamenta comunitatis Mergotii* cit., pp. 553-554, cap. 24.

<sup>59</sup> MEYER, *Urkunden zur mittelalterlichen Transportorganisation* cit., pp. 181 e 183, doc. 5.

<sup>60</sup> Per la moneta cfr. *La finanza sabauda nel sec. XIII*, a cura di M. CHAUDANO, III, *Le Extente e altri documenti del dominio (1205-1306)*, Torino 1937 (BSSS, 133), p. 333.

<sup>61</sup> *Documents relatifs a l'histoire du Vallais* cit., V, pp. 461-463, doc. 2187.

<sup>62</sup> *Ibidem*, IV, p. 41, doc. 1642.

<sup>63</sup> Cfr. anche DAVISO DI CHARVENSOD, *La route* cit., p. 558.

La parola dell'italiano volgare *sosta* designava un tipo di magazzino per custodire merci in transito durante la notte. Nell'alta valle del Rodano, in un territorio linguisticamente misto, con influssi tedeschi ma anzitutto francesi, sia la parola sia quello che designava era un "prodotto" d'importazione dal sud, dalla val d'Ossola, sotto l'influsso del commercio milanese. Nei documenti questi magazzini appaiono sempre con il nome di *sosta*; solo in un caso, in un atto stilato a Louèche nel 1310, si usò la designazione francese, precisandola però con l'espressione latina: «reddere illam vecturam ad giestro sive sostam»<sup>64</sup>.

Prima che si costruissero le *soste*, le balle venivano depositate probabilmente nelle chiese, come si faceva ancora nel 1291 nella villa di Sempione: in un trattato stipulato dai milanesi con il vescovo di Sion, questo si impegnava a far sì che i vetturali non scaricassero le balle da loro trasportate («sine discaregacione in itinere predicto») che ad *Ayertum* (Agarn, presso Louèche), Briga – cioè presso due *soste* – e «ad dictam ecclesiam de Sempiono»<sup>65</sup>, dove ovviamente non vi era una *sosta* a disposizione, ma solo le navate della chiesa. La prassi, probabilmente molto diffusa e che nel 1331 si incontra anche sul Gottardo<sup>66</sup>, con il tempo venne abbandonata, come mostrano gli statuti di Mergozzo, nei quali la pratica era proibita stabilendo «quod nulla persona debeat ponere aliquam rem in ecclesia de Mergotio, neque infra porticos»<sup>67</sup>.

Le *soste* della valle del Rodano erano – in quanto pertinenza diretta della *strata* – un beneficio del vescovado di Sion, come dimostra un documento del 1271. Con tale atto, un certo Aimone otteneva le entrate della *sosta* presso Louèche come *feudum*, contro il pagamento di 50 libbre<sup>68</sup>. La concessione del feudo era praticamente una locazione delle entrate della *sosta* in cambio del pagamento di un canone fisso annuo e l'obbligo di mantenerne le strutture in buono stato<sup>69</sup>. Le entrate delle *soste* consistevano nella

---

<sup>64</sup> *Documents relatifs a l'histoire du Vallais* cit., III, pp. 191-193, doc. 1311.

<sup>65</sup> *Ibidem*, II, p. 417, doc. 1017.

<sup>66</sup> *Urkunden aus Uri*, hrsg. von A. DENIER, 1. Abteilung, «Der Geschichtsfreund», 41 (1886), pp. 63-72: 65.

<sup>67</sup> *Statuta et ordinamenta comunitatis Mergotii* cit., cap. 29.

<sup>68</sup> *Documents relatifs a l'histoire du Vallais* cit., II, p. 178, doc. 778. La *sosta* venduta come *feudum* in realtà si divideva in due depositi, come si apprende dal doc. 797 citato nella nota successiva: l'uno fu ad *Ayert* (Agarn, 4 chilometri a sud-est di Louèche), l'altro a *Varonna* (Varen, 2 chilometri a ovest di Louèche); per l'identificazione dei due toponimi cfr. H. JACCARD, *Essai de toponymie. Origine des noms de lieux habités et des lieux dits de la Suisse romande*, Lausanne 1906 (Mémoires et documents publiés par la Société d'Histoire de la Suisse Romande, s. II, 7), pp. 2 e 490.

<sup>69</sup> *Documents relatifs a l'histoire du Vallais* cit., II, pp. 197-198, doc. 797.

tariffa che si esigeva dai vetturali: un obolo di *sosta* per balla, cioè per il deposito delle balle durante la notte, e un altro obolo «nomine ponderis», cioè per il peso della balla stessa. I documenti parlano di solito solo della *sosta*, per quanto nel luogo della custodia delle balle dovesse necessariamente essere presente anche la pesa.

Dal momento che il diritto di sfruttamento economico delle *soste* spettava al vescovo, anche la loro costruzione deve essere attribuita, almeno in teoria, al lui: quando si manifestò il bisogno di questo tipo di edifici, l'imprenditore che era disposto a costruire una *sosta* in previsione delle entrate future, si rivolgeva al vescovo chiedendo il permesso di realizzarla; il prelado, da parte sua, acconsentiva a condizione che la struttura fosse un suo bene feudale. Questo modello comportamentale traspare, per esempio, in occasione dell'ampliamento della *sosta* di Louèche, progettato in base a un accordo concluso nel 1336 tra due fratelli di *Ayent* (Louèche appunto) e il procuratore dei mercanti di Milano. Nel documento si prevedeva espressamente che quanto accordato dovesse essere confermato dal vescovo di Sion («procurare quod dominus episcopus Sedun. predicta confirmabit et hoc presens instrumentum [...] muniri faciet») e che la nuova costruzione fosse *feudum* della mensa vescovile<sup>70</sup>.

L'accordo del 1336 descrive anche l'assetto della costruzione. Il nuovo edificio della *sosta* di Louèche doveva essere eretto accanto a quello vecchio, a una distanza di circa 7 metri da questo, in muratura, con due porte da chiudere con chiavi e con una capacità pari a duecento balle<sup>71</sup>. Da un documento stilato due anni dopo, nel 1338, apprendiamo che il complesso di cui si componeva la *sosta* disponeva di sei letti – che secondo l'uso del tempo garantivano posti per il pernottamento di diciotto persone – e una cucina con tutti gli utensili necessari<sup>72</sup>. Tredici anni dopo, un altro accordo concluso tra un certo Giovanni *domicellus* e l'ambasciatore dei mercanti milanesi prevedeva la costruzione di una *sosta* a Visp, la quale doveva essere «magna, longa et bene serrata»<sup>73</sup>.

La costruzione di *soste* sembra essere stata un buon affare, in quanto il titolare delle loro entrate poteva anche venderle. Così, nel 1275, un certo *Jaqueta* vendeva il suo diritto sulle entrate della *sosta* di Sion all'ospedale della città<sup>74</sup>, mentre nel 1290 tale diritto passava alla *communitas* di Sion<sup>75</sup>.

---

<sup>70</sup> *Ibidem*, IV, pp. 110-113, doc. 1694.

<sup>71</sup> *Ibidem*.

<sup>72</sup> *Ibidem*, p. 144, doc. 1718.

<sup>73</sup> *Ibidem*, V, pp. 12-13, doc. 1985.

<sup>74</sup> *Ibidem*, II, p. 238, doc. 831.

<sup>75</sup> *Ibidem*, p. 390, doc. 996.

Nel 1338, invece, i due fratelli che avevano costruito il nuovo edificio della *sosta* a Louèche lo affittavano («locaverunt») per quattro anni a un *civis* di Milano<sup>76</sup>. E nel 1398 un certo *Petrus de Rarognia* «ad censavit», sempre la *sosta* di Louèche, per cinque anni a tal *Yannino de Rarognia*<sup>77</sup>.

Se le *soste* sul versante nord del Sempione, nel Vallese, erano dunque tutte feudo della mensa vescovile di Sion, quelle a sud del passo – ossia sul versante dell'Italia comunale –, nella val Divedro (1321)<sup>78</sup>, a Vogogna (1374)<sup>79</sup> e a Mergozzo (1378)<sup>80</sup>, erano invece proprietà delle rispettive comunità di valle.

### 5. La manutenzione di strade e ponti

Non solo le strutture legate al trasporto e alla custodia delle balle durante il viaggio conobbero nel tempo un deciso sviluppo, ma anche la situazione delle vie subì un continuo miglioramento. Le informazioni in nostro possesso sulle regioni alpine trattate in questa sede si limitano al Gran San Bernardo, al Sempione e al Gottardo, e sono di differente qualità.

Sulla strada che dalla Val d'Aosta, dopo 28 chilometri, raggiungeva il Gran San Bernardo, sulla quale il «passagium et marronagium et conductus montis Jovis» spettava alle ville di Saint-Rhémy ed Étroubles, sono i loro *usus et consuetudines* a offrirci informazioni. Da uno dei paragrafi del testo si desume, per esempio, che «ad certam diem» tutti gli abitanti – non è chiaro se anche quegli di Étroubles – erano obbligati a presentarsi per concorrere alla riparazione delle strade<sup>81</sup>.

Lungo la via che dal lago di Ginevra andava al Sempione, su un tratto di ben 90 chilometri, in cinque luoghi si riscuoteva una tassa per la manutenzione di vie e ponti. A Saint-Maurice, in terra di Savoia, si pagava un *pedagium camini* (1284)<sup>82</sup>; a Martigny (1271-1273), ormai nei territori del vescovo di Sion, un denaro di Maurienne «pro mantenendo pontem de Gran-ciis de Martigniaco»<sup>83</sup>; a Riddes (1271-1273) un denaro «ad pontem de

---

<sup>76</sup> *Ibidem*, IV, p. 144, doc. 1718.

<sup>77</sup> *Ibidem*, VI Lausanne 1893 (Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse Romande, 37), pp. 465-466, doc. 2480.

<sup>78</sup> G. ALVAZZI, *Statuta vallis Diverii*, Novara 1943, *invocatio*.

<sup>79</sup> *Statuta et ordines communitatis Vogoniae* cit., p. 523, cap. 11.

<sup>80</sup> *Statuta et ordinamenta comunitatis Mergotii* cit., cap. 13.

<sup>81</sup> DE TILLIER, *Le franchigie* cit., p. 19, cap. 33.

<sup>82</sup> DAVISO DI CHARVENSOD, *La route* cit., pp. 549, 556-561.

<sup>83</sup> *Documents relatifs a l'histoire du Vallais* cit., II, p. 205, doc. 805.

Rida»<sup>84</sup>; a Vétroz (1271-1273), un denaro di Vienne «pro reparatione vie subtus Vertro»<sup>85</sup> e altrettanto (1272) «pro manutenendo stratom et pontes de subtus Vertrey»<sup>86</sup>; a Sion (1256) tre «mauricinos pro refectione vie» che dal torrente Morgia andava a Saint-Léonard e a Granges»<sup>87</sup>, e, infine, vicino a Louèche (1271-1273) un «Vianensem pro reparatione strate» fino a Visp<sup>88</sup>.

L'impiego dei soldi incassati si può osservare nel caso del pedaggio di Martigny, con il quale si finanziavano le riparazioni di un tratto di strada di circa 19 chilometri, da Martigny attraverso Saint-Maurice fino a Bex<sup>89</sup>. La contabilità del pedaggio degli anni 1284-1350 palesa non solo la vulnerabilità della strada rispetto ai torrenti che dai due lati della montagna si riversano nel Rodano, ma anche alle frequenti inondazioni del Rodano stesso, combinate con le mutazioni del suo letto. Per la riparazione della strada e dei ponti, con gli introiti dei pedaggi si pagavano i materiali necessari, il trasporto e la manodopera. In certi anni, oltre cento persone lavoravano alla strada e cento, centocinquanta e persino duecento carri furono impiegati per i trasporti di materiali<sup>90</sup>.

Al di là del passo del Sempione il sistema di manutenzione cambiava. Lì vi provvedevano i vetturali. Negli statuti della val Divedro (1321) si stabiliva che i consoli, insieme ai partitori e ai vetturali, dovessero decidere quando questi ultimi dovessero «ire ad laborem strate»<sup>91</sup>. E in un trattato di pace arbitrata del 1331, sulla quale torneremo subito, le «societates et homines» della val d'Ossola si impegnavano a «facere et reficere stratas et pontes super suo territorio»<sup>92</sup>.

A proposito della strada che, venendo dalla val Leventina, attraversava il Gottardo e scendeva nella val Orsera per proseguire verso Altdorf, Schwyz e Zurigo, sono note due sole notizie, ma di un certo rilievo. Nel 1311 si registra una lite tra i titolari del diritto di trasporto («habentes somas») di Quinto e di Faido su chi dovesse essere responsabile della manutenzione della «strata de monte». Dal documento risulta indirettamente che quelli di Quinto negavano che fosse un proprio compito. Il consiglio e il podestà della val Leventina decisero quindi che, nel caso in cui fosse risultato

---

<sup>84</sup> *Ibidem.*

<sup>85</sup> *Ibidem.*

<sup>86</sup> *Ibidem*, pp. 187-188, doc. 787.

<sup>87</sup> *Ibidem*, V, pp. 429-431, doc. 2171.

<sup>88</sup> *Ibidem*, II, p. 207, doc. 805.

<sup>89</sup> DAVISO DE CHARVENSOD, *La route* cit., pp. 549-561.

<sup>90</sup> *Ibidem*, pp. 549-561.

<sup>91</sup> ALVAZZI, *Statuta vallis Diverii* cit., cap. 38.

<sup>92</sup> *Urkunden aus Uri* cit., p. 71, doc. 96.

che gli uomini di Quinto non avevano ragione, gli «habentes somas» di ciascuna vicinia, cioè tanto di Quinto quanto di Faido, avrebbero dovuto mantenere una metà della strada. L'esito della lite a favore di Quinto non è tanto interessante, quanto il dettaglio che per la manutenzione della strada vennero indicati come responsabili solo i vicini a pieno titolo, cioè quelli che tramite le proprie attività di trasportatori traevano anche i maggiori vantaggi dalla presenza della strada<sup>93</sup>.

Nel 1315 le comunità di valle su ambedue i versanti del Gottardo, la val Leventina e la val Orsera, conclusero un trattato a proposito della sicurezza della strada in entrambe le valli<sup>94</sup>. All'inizio degli anni Trenta si era verificato un serio turbamento tra le due parti. La pace seguita all'arbitrato del 1331 aveva così un orizzonte molto più ampio rispetto a quello dell'intesa precedente. La sentenza fu proferita dal capitano generale di Como e dal rettore della valle di Uri. Le parti pacificate, oltre alle comunità delle due valli, comprendevano anche i loro «seguaces et eis adherentes». Per la val Leventina essi erano gli abitanti della val d'Ossola, mentre per la val Orsera quelli delle valli Uri, Schwyz, Unterwalden e Zurigo. L'arbitrato prevedeva, tra l'altro, non solo che le parti in causa garantissero la sicurezza della strada, ma anche di «facere et reficere stratas et pontes super suo territorio». In altre parole, nel 1331 si era provveduto a garantire la manutenzione della strada del Gottardo dalla val Leventina fino a Zurigo, cioè su un tratto di strada di circa 150 chilometri<sup>95</sup>.

La partecipazione della val d'Ossola all'arbitrato mostra del resto come il traffico attraverso il Gottardo non fosse indirizzato esclusivamente verso Como e Milano, ma aveva una variante occidentale con sbocco verso Novara. Per questo tracciato, da Airolo – che nel 1398 si rammenta appunto in questo contesto<sup>96</sup> – si risaliva la val Beretto, si attraversava il passo di San Giacomo e si scendeva attraverso la val Formazza nella val d'Ossola.

## 6. Uno sguardo indietro: i marroni e le strutture del trasporto

Per fissare qualche punto su quanto si è osservato e per poter avanzare un'ipotesi è necessario tornare brevemente alle due zone delle Alpi qui esaminate, il settore occidentale e quello centrale. Riesaminando gli *usus et*

---

<sup>93</sup> MEYER, *Urkunden zur mittelalterlichen Transportorganisation* cit., pp. 171-173, doc. 1.

<sup>94</sup> *Urkunden aus Uri* cit., p. 68 doc. 96.

<sup>95</sup> *Ibidem*, p. 63-75 doc. 96.

<sup>96</sup> W. OECHSLI, *Die Anfänge der Schweizerischen Eidgenossenschaft*, Zürich 1891, appendice, doc. 772.

*consuetudines* di Saint-Rhémy per precisare la situazione economica dei *marroni*, colpisce il fatto di aver a che fare con un abitato la cui economia si basava o almeno sembra basata esclusivamente sul transito dei viaggiatori. Dei 66 paragrafi, che offrono un quadro vivo della vita delle comunità di Saint-Rhémy e di Étroubles, nove regolano le forme del placito annuale, tre le tasse da pagare ai signori delle due ville e altri tre la tutela dei boschi. Quasi tutto il resto della raccolta si occupa dei rapporti tra gli abitanti e i viaggiatori che a Saint-Rhémy o a Étroubles facevano tappa o che venivano guidati lungo la via. Le consuetudini regolano la vendita di viveri o di fieno ai viandanti (capp. 8-10, 23), le attività degli *albergatores* (capp. 11-14, 22), stabiliscono cosa si debba fare con i depositi dei forestieri che non tornano entro un anno (capp. 28-29), oppure nel caso che essi dimenticassero qualcosa presso le osterie (cap. 30) o perdessero dei propri averi lungo la via (cap. 31); esse prescrivono inoltre ai *marroni* come devono maneggiare le bestie delle scorte (capp. 34-39), a chi spettino la pelle e i ferri di animali morti lungo la via (cap. 32), a chi la prevendita di animali da trasporto (cap. 40), e, infine, esse regolano anche come procedere in caso di malattia o di morte di pellegrini e viaggiatori (capp. 15-16, 27).

Leggendo il testo, colpisce che gli abitanti delle due ville si dividano in «burgenses et marroni». Questi dovevano pertanto essere due categorie di abitanti ben distinte, che costituivano gruppi sociali a sé stanti nel villaggio e che, di volta in volta, erano divisi da conflitti (cap. 64). Le ragioni della diversità si possono facilmente immaginare: le attività dei *burgenses* erano maggiormente concentrate nella villa, mentre quelle dei *marroni*, le guide, si svolgevano anzitutto fuori dall'abitato, in cammino attraverso le valli montane.

Di fronte a questo quadro ci si deve dunque chiedere se il “mestiere” di guida rendesse ai *marroni* abbastanza per il loro sostentamento o se essi avessero proventi da ulteriori attività, simili, per esempio, all'alpeggio praticato dagli abitanti delle valli alpine centrali.

Riesaminando le notizie passate in rassegna in questo saggio, salta agli occhi come i *marroni* vengano descritti alla stregua di guide attraverso la montagna solo nei mesi invernali. A conferma di questo fatto si possono citare anche le *Constitutiones* dell'ospizio sul Gran San Bernardo, riformate nel 1438. In esse si prevedeva che la comunità dovesse ingaggiare quattro *marrones*. Questi devono prestare servizio dall'11 novembre fino alla fine di aprile presso la cima del monte: a due a due devono pattugliare, per la distanza di una *leuga*, il territorio intorno all'ospizio su ambedue i versanti del passo e offrire ristoro e aiuto ai viandanti sfiniti con pane, vino e formaggio, che erano tenuti a portare con sé appositamente per tali situa-



zioni, o, in caso di necessità più urgenti, rientrare all'ospedale per chiedere aiuto<sup>97</sup>.

Negli altri mesi dell'anno i servizi dei *marrones* si direbbe che non fossero indispensabili per l'attraversamento della montagna. Evenienza che è confermata non solo dalla *Vita sancti Geraldi*, ma anche dalla già citata *Gallica profectio Petri Damiani*.

Nella *Vita* del santo si racconta di un miracolo avvenuto quando questi, per il suo ritorno in Francia, scelse la via che da Torino andava a Lione, in altre parole la via del Moncenisio. I problemi che incontrò la piccola compagnia nell'occasione non furono legati direttamente alla via in quanto tale, ma alla sete di cui soffrivano i viaggiatori attraversando quelle zone delle Alpi dove non c'era acqua e dove non si poteva neppure comprare vino, perché quei paraggi, si dice, da tempo erano saccheggiati dai Saraceni («quia regio illa iam dudum a Sarracenis deserta est»)<sup>98</sup>. Il viaggio, dunque, si svolse in piena estate e i servizi dei marroni non risulta che siano stati necessari. L'autore che narra il viaggio intrapreso da *Petrus Damiani* nell'estate 1062 per la Francia fa, peraltro, un'osservazione simile, dicendo espressamente che il legato del papa attraversò il Gran San Bernardo senza essere assistito da alcun marrone<sup>99</sup>.

La risposta alla domanda di quali altre attività si può ritenere che i *marrones* svolgessero a parte il loro servizio di guide attraverso la montagna, si deve dunque cercare nel modo con cui sono denominati nelle fonti.

Nella storiografia sembra esservi un generale accordo sul fatto che la parola *marrones* derivi dai Saraceni o *Mauri*, che a partire dagli anni Ottanta del IX secolo si insediarono a *Fraxinetum* e, fino alla loro sconfitta intorno a 972, infestarono le valli alpine<sup>100</sup>. Tale interpretazione è stata proposta, a ben vedere, dal benedettino Pierre Carpentier, terzo continuatore del grande dizionario del latino medievale iniziato da Charles du Fresne signore du Cange. Carpentier commentava il lemma *marrones* affermando come questi discendessero da Saraceni installatisi presso il massiccio dei Mauri (massif des Maures) tra Toulon e Fréjus, i quali, dopo la conquista di *Fraxinetum*, occuparono i passi alpini compiendo incursioni in Borgogna e in Ita-

---

<sup>97</sup> *Constitutiones pro vener. hospitali SS. Nicolai et Bernardi Montis Jovis a S. Apostolica Sede editae et approbatae*, Lucernae [ca. 1711], pp. 13 sg.

<sup>98</sup> Odon de Cluny, *Vita sancti Geraldi* cit., p. 224, II.21.

<sup>99</sup> Cfr. sopra, nota 9.

<sup>100</sup> M. BALLAN, *Fraxinetum: an Islamic Frontier State in Tenth-Century Provence*, «Comitatus. A Journal of Medieval and Renaissance Studies», 41 (2010), pp. 23-76.

lia<sup>101</sup>. In tempi più recenti si è voluto vedere in essi briganti cristiani e persino schiavi fuggitivi<sup>102</sup>.

Analizzando la denominazione delle nostre guide in maniera più approfondita – da Oddone sono chiamati *marruccii*, da Giovanni da Salerno e *Petrus Damiani marrones*, dai *Gesta abbatum Trudonensium marones* e dalle consuetudini di Saint-Rhémy, dove essi erano di casa, *marroni* – si nota che nel loro nome manca la vocale «u» che rimanderebbe ai *Mauri*.

È poi interessante notare – e forse finanche significativo – che il curatore della *Vita* di Oddone di Cluny edita nei *Monumenta Germaniae Historica*, nel suo commento alla parola *marrones* si è limitato a rinviare alla *Vita Geraldi*, dove questi vennero presentati come «Marrucii, rigentes videlicet Alpium incolae»<sup>103</sup> senza un'ulteriore spiegazione circa il loro nome.

L'autore della *Vita* di Oddone di Cluny, *Iohannes Salernitanus*, riteneva che il loro nome derivasse dalla *Marronea provincia*<sup>104</sup>. È indicativo – e importante per l'interpretazione del nome – che un contemporaneo, il quale espressamente parla dai Saraceni che avrebbero devastato la regione intorno al Moncenisio, non riconduca il vocabolo *marrones* alla loro presenza nella vicina costa della Provenza<sup>105</sup>.

Noi pensiamo a una derivazione linguisticamente più ovvia e, se si considera l'ambiente di vita dei *marrones*, anche più a portata di mano: ovvero, a una derivazione dal mondo del castagno. *Marrones* sarebbero cioè stati coloro che curavano i boschi di castagni e raccoglievano le castagne.

I cronisti citati, nelle cui opere si ritrova la parola latina *marrones*, provengono tutti dall'area linguistica francese. La parola latina nella nostra interpretazione rispecchia la parola francese «marron» che si deduce da un etimo preromano \*marr-, che a sua volta significa «caillou»<sup>106</sup>. Con la pa-

---

<sup>101</sup> DU CANGE, *Glossarium mediae et infimae latinitatis*, V, Niort 1885, col. 287b, s.v. *marrones*: «Sic vero appellatae circa Alpium juga Saracenicae gentis reliquiae quaedam [...], quae circa Maurum montem in Italiae et Galliae confiniis adjacet, castroque Fraxineti expugnato [...] vicinas provincias vastarunt [...]. Alpium claustra et juga insederunt, unde in Burgundiam et Italiam saepius excurrerunt».

<sup>102</sup> Cfr. in Odon de Cluny, *Vita sancti Geraldi* cit., p. 301, nota 102, il commento alla parola *marruci* di A.-M. Bultot-Verleysen, con rinvio a J.-P. Poly e P. Bonnassie.

<sup>103</sup> *Ex vitis abbatum Cluniacensium*, edd. L. HEINEMANN, G. WAITZ, in MGH, *Scriptores*, 15/II, Hannoverae 1888, p. 588, nota 4.

<sup>104</sup> Cfr. sopra, nota 8.

<sup>105</sup> Cfr. sopra, le parole dell'autore citato alla nota 98.

<sup>106</sup> P. ROBERT, *Le petit Robert. Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, Paris 2014, p. 1543; cfr. anche W. VON WARTBURG, *Französisches etymologisches Wörterbuch*, VI/1, hrsg. von H.E. Keller, Basel 1969, p. 368. Per l'italiano cfr. M. CORTELAZZO, P. ZOLLI, *Dizionario etimologico della lingua italiana*, III, Bologna 1983, p. 723; G. DEVOTO, G.C. OLI, *Il*

rola «marron» già nel X secolo si sarebbe denominata una qualità particolare di castagni, e sulla base di questa denominazione indicati gli abitanti indigeni delle valli alpine, che si occupavano appunto della coltivazione e raccolta dei frutti di quella particolare qualità di castagni – e quanti di loro che, conoscendo le valli alpine, nella stagione invernale fungevano da guide.

Questo è quanto suggeriscono le fonti posteriori: intorno al 1288, Bonvesin de la Riva, nel suo *De magnalibus Mediolani*, distingueva tra castagni normali e quelli più nobili, chiamati *marona* («fiunt quoque castanee populares atque nobiles, que marona dicuntur») <sup>107</sup>, mentre Lodovico Bertaldi, medico dei Savoia, descrivendo le peculiarità delle castagne, disquisiva sulle loro qualità (1620): «le più celebri sono le grosse chiamate de Francesi marrons» <sup>108</sup>.

Per capire meglio le differenze di qualità sulle quali puntano i due autori bisogna dare un'occhiata alla pianta: della castagna (nome latino *castanea sativa*), esistono diverse qualità, a seconda dell'aspetto assunto dal frutto nel corso di un periodo di produzione pluriennale, cioè se il nocciolo nel guscio risulti essere unico, bipartito, tripartito o anche quadripartito. Solo se l'albero produce frutti con un unico nocciolo per un certo numero di anni consecutivi e se nella raccolta i frutti con noccioli bi- o più partiti risultano essere sotto il 20%, si parla di alberi da «marroni» <sup>109</sup>.

La storia della coltivazione del castagno prima del XII secolo è ignota. Quel che è certo è che la castagna è descritta da Plinio nella sua *Naturalis historia*, dove l'enciclopedista antico indica anche in quali parti dell'Italia se ne raccolgono le migliori qualità <sup>110</sup>. Per la prima attestazione medievale

---

*dizionario della lingua italiana*, Firenze 2001, p. 1225: «Marrone<sup>4</sup> [...] Guida alpina del valico del Grande San Bernardo [Dal lat. mediev. *marrones* 'marroni', un antico popolo alpino], sorprende con la sua ultima osservazione, in quanto gli antichisti rinviano solo all'iscrizione dai tempi dei Gracchi CIL I.1412.2f.: «marones murum ab fornice ad curcum et fornecem cisternamq. d(e) s(enatus) s(ententia) faciundum coiravere» e osservano che la parola si trova del resto come soprannome come nel caso di Virgilio. Cfr. W. Hellebrand, in *Paulys Realencyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft*, Suppl. 7, *Adohogina bis Trikadieis*, München-Stuttgart 1940, s.v. *Marones*.

<sup>107</sup> B. DE LA RIVA, *De magnalibus Mediolani*, a cura di P. Chiesa, Milano 2009, p. 66, IV.4; cfr., G. CHERUBINI, *La civiltà del castagno in Italia alla fine del Medioevo*, «Archeologia medievale», VIII (1981), pp. 247-280: 263.

<sup>108</sup> L. BERTALDI, *Regole della sanità et natura de' cibi di Ugo Benzo Senese, arricchite di vaghe annotationi et di copiosi discorsi, naturali e morali [...]. Et nuovamente in questa seconda impressione aggiuntovi alle medeme materie i Trattati di Baldasar Pisanelli ecc.*, Torino 1618, p. 159; cfr. J.-R. PITTE, *Terres de Castanide. Hommes et paysages du châtaignier de l'Antiquité à nos jours*, Évreux 1986, p. 181.

<sup>109</sup> *Ibidem*, pp. 177-179.

<sup>110</sup> Hist. nat. XV.25, 92-94.

conosciuta bisogna però attendere sino al 1118, anno in cui, in area piemontese si parla di un bosco di castagni, ossia di un *castanetum*<sup>111</sup>. Nel 1180, nel 1187<sup>112</sup> e lungo tutto il XIII secolo, sempre in Piemonte, nei dintorni di Mondovì, Cuneo e nella valle di Susa, è ben documentata la coltivazione del castagno<sup>113</sup>, il quale, per migliorarne la qualità, viene anche innestato, come veniamo per esempio a sapere da un documento, anch'esso piemontese, del 1272<sup>114</sup>. Con questa serie di notizie comincia la storia della castagna, la cui grande importanza per l'alimentazione nel basso medioevo è stata da tempo illustrata da Giovanni Cherubini<sup>115</sup>.

Il lemma «marrone», in Italia, dunque, è tardivo, e, come suggeriscono le fonti citate, proviene dalla Francia. E proprio qui doveva essere in uso per denominare i coltivatori di castagni, *marrones* appunto, delle valli alpine che, nel periodo invernale, offrivano i propri servizi come guide ai viaggiatori. Tale denominazione, che circolava tra i viandanti provenienti dalla Francia, venne poi adottata dagli stessi valligiani. Il nome *marrones* – nella fattispecie *marroni* – entrò in tal modo anche nelle consuetudini che a Saint-Rhémy regolavano la loro attività di pubblico interesse, cioè quella di guide montane.

In quest'ottica forse non è azzardato avanzare l'ipotesi che la parola *marroni* negli *usus et consuetudines* di Saint-Rhémy del 1273 rappresenti anche un indizio della grande diffusione della coltivazione del castagno nel Piemonte del XIII secolo. Essa è in un certo modo sostenuta anche da ciò che abbiamo osservato analizzando le consuetudini dell'abitato. Il fatto che i *marroni* vengano presentati come una categoria di abitanti della villa a sé stante si spiegherebbe bene con la loro occupazione agricola. Inoltre, l'attività di guide, in questa prospettiva, sarebbe solo un'occupazione in più, tem-

---

<sup>111</sup> R. COMBA, *Châtaigneraie et paysage agraire dans les Vallées piémontaises XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, in *Archéologie des espaces agraires méditerranéens au Moyen Âge*, Actes du colloque (Murcia, 8-12 mai 1992), éd. par A. BAZZANA, Roma-Madrid 1999 (Collection de l'École Française de Rome, 105-Collection de la Casa de Velázquez, 55), pp. 256 sg. e nota 10; e ID., *Castagneto e paesaggio agrario nelle valli piemontesi (XII-XIII secolo)*, in *Uomini, boschi e castagne: incontri nella storia del Piemonte*, a cura di R. COMBA, I. NASO, Cuneo-Rocca de' Baldi 2000, pp. 22 sg. e nota 13.

<sup>112</sup> Cfr. COMBA, *Châtaigneraie* cit., p. 262 e ID., *Castagneto* cit., p. 31, nota 43.

<sup>113</sup> COMBA, *Châtaigneraie* cit., pp. 256 sgg.

<sup>114</sup> F. GABOTTO, *L'agricoltura nella regione saluzzese dal secolo XI al secolo XV*, in *Miscellanea saluzzese*, Pinerolo 1901 (BSSS, 15/1), p. LXXXVI; COMBA, *Châtaigneraie* cit., p. 259.

<sup>115</sup> CHERUBINI, *La civiltà del castagno* cit., pp. 247-280. Cfr. ultimamente anche M. MONTANARI, *Il tempo delle castagne*, in *Uomini, paesaggi, storie. Studi di storia medievale per Giovanni Cherubini*, a cura di D. BALESTRACCI, A. BARLUCCHI, F. FRANCESCHI, P. NANNI, G. PICCINI, A. ZORZI, Siena 2012, pp. 425-434.

poranea, limitata ai mesi invernali. Nei mesi estivi e autunnali, quando i viaggiatori potevano attraversare il valico anche senza l'aiuto dei *marroni*, questi si potevano così dedicare alla cura dei castagni e alla raccolta dei loro frutti. La breve fioritura del trasporto di merci attraverso le Alpi occidentali non avrebbe così cambiato o influenzato sostanzialmente la loro attività economica principale; anzi, essi si sarebbero impegnati in prima persona a sostenere la congiuntura favorevole legata alla raccolta delle castagne e nella trasformazione dei boschi alpini con l'introduzione massiccia del castagno a scapito del rovere<sup>116</sup>, il quale si profilava essere una risorsa più sicura per il loro sostentamento e meno sensibile a fattori contingenti.

\* \* \*

Le altre due zone qui esaminate invece, quelle del Sempione e del Gotardo, furono profondamente influenzate dai flussi di traffico transalpino e dai loro protagonisti. Nell'alta valle del Rodano si possono osservare infrastrutture che si devono essere sviluppate nel corso del XIII secolo e che erano ancora in piena efficienza nel tardo medioevo, come mostrano le regole stabilite intorno all'attività dei vetturali che abbiamo presentato. Il motore di sviluppo generale non furono, in questo caso, gli interessi dei valigiani, i quali comunque cercarono, senz'altro, di aumentare le proprie capacità di trasporto per tener il passo con il flusso crescente di balle in transito, ma in buona misura – e forse anzitutto – i mercanti milanesi, che con gli interventi presso il vescovo di Sion e con i patti stipulati con imprenditori privati crearono i presupposti per ulteriori migliorie – si pensi alla costruzione della nuova *sosta* a Louèche nel 1336, con una capacità di duecento balle, alla costruzione della *sosta* «magna, longa et bene serrata» a Visp, nel 1351, e non dimentichiamo il miglioramento generale delle condizioni della viabilità grazie alla disponibilità dei milanesi a contribuire ai costi di manutenzione di strade e ponti. Non sorprende dunque che sulla strada dell'alta valle del Rodano e sul versante sud del Sempione, nei territori di Vogogna e di Mergozzo, le balle venissero trasportate non solo su animali da soma, ma anche su carri, come testimoniano le regole per i «vetturarii seu charrotons» di Louèche del 1310, o il grande numero di carri adoperati per la riparazione regolare della strada tra Martigny e Bex negli anni 1318-1334.

---

<sup>116</sup> COMBA, *Châtaigneraie* cit., pp. 257 sgg.

Per quanto riguarda la zona del passo del Gottardo, aperto al grande traffico internazionale all'inizio del XIII secolo, è da ricordare che le correnti di merci ampliavano anche il ventaglio delle attività economiche delle comunità di valle e dei comuni posti lungo la strada, garantendo maggiori entrate per il loro sostentamento. Inoltre, i valligiani si impegnavano – per un tratto, come abbiamo visto, di circa 150 chilometri – nella manutenzione della strada, il che assicurava loro nuovi tipi di introiti.

## *Luoghi di mercato e nuovi insediamenti nell'Italia settentrionale*

FRANCESCO PANERO

### *1. Borghi franchi comunali e mercati*

Nel 1179 il comune di Brescia ricevette in donazione dai consoli del comune rurale di Casaloldo un appezzamento di circa tre ettari di terra che sarebbe stato fortificato per accogliere in sicurezza la comunità residente nella zona, sottratta così alla giurisdizione dei conti locali. Gli immigrati nel luogo incastellato avrebbero giurato fedeltà al comune urbano e, in cambio, sarebbero stati equiparati ai *cives* bresciani nei confronti del fisco. L'anno seguente la nuova comunità ottenne il diritto di tenere un mercato nel borgo franco con l'esenzione da ogni dazio e dalla *curadia*<sup>1</sup>. Questi privilegi concessi dalla città fondatrice favorivano, senza dubbio, il popolamento del nuovo castello, incrementando i traffici commerciali nel settore sud-orientale di espansione del comune di Brescia, in un'area ancora sottoposta alla giurisdizione degli antichi signori e che in prospettiva sarebbe potuta diventare anche una zona di espansione del comune di Mantova a ovest del Mincio.

Evidentemente l'iniziativa di costituire un mercato rurale in una zona eccentrica del territorio per rendere stabile il nuovo insediamento ebbe successo perché nel 1193-1195, quando gli abitanti del borgo di Orzi richiesero e ottennero dai bresciani di poter costruire il castello di San Giorgio, altrimenti detto Orzinuovi, nel quale si potessero insediare fino a ottocento famiglie, oltre al privilegio della cittadinanza fu riconosciuto alla nuova comunità residente – che avrebbe *incanevato* grano e vino prodotti nella campagna circostante, come recita il documento – anche il diritto di tenere un mercato nel luogo, che avrebbe così drenato le risorse agricole del territo-

---

<sup>1</sup> *Liber potheris communis civitatis Brixiae*, a cura di F. BETTONI CAZZAGO, L. FÈ D'OSTIANI, in *Historiae Patriae Monumenta* (d'ora in poi *HPM*), XIX, Augustae Taurinorum 1899, cc. 21 sgg., doc. 8, 1179-1180; 23 sg., doc. 9, 16 marzo 1180. Cfr. P. GRILLO, *La politica territoriale delle città e l'istituzione di borghi franchi: Lombardia occidentale e Lombardia orientale a confronto (1100-1250)*, in *Borghi nuovi e borghi franchi nel processo di costruzione dei distretti comunali nell'Italia centro-settentrionale (secoli XII-XIV)*, Atti del convegno (Cherasco, 8-10 giugno 2001), a cura di R. COMBA, F. PANERO, G. PINTO, Cherasco-Cuneo 2002, p. 59.

rio alla sinistra del fiume Oglio, bloccandone di fatto l'esportazione al di là del fiume, in territorio cremonese<sup>2</sup>.

Del resto, alla destra del fiume i borghi franchi cremonesi di Soncino, Romanengo e, più a sud, Castelleone si contrapponevano ai borghi franchi fondati dal comune di Brescia non solo come luoghi in cui erano concentrati uomini atti alle armi, ma anche come poli produttivi e commerciali.

Alla comunità insediata a Soncino verso il 1170 furono attribuite franchigie concernenti l'esenzione dal fodro, dal giogatico e dalla *curatura* o *curadia*, ossia il tributo pagato dai mercanti ai titolari dei diritti locali di mercato<sup>3</sup>. Negli atti con cui i consoli del borgo nuovo di Castelleone nel 1188-1189 vennero investiti dei sedimi su cui si sarebbero insediati i futuri abitanti, si ricordano non solo le franchigie attribuite alla comunità, ma anche i diritti del comune di Cremona su mercato, porti, ripatico, macinatura e su tutti gli altri tributi riscossi, che comunque il comune urbano si impegnavano a investire per l'utilità della comunità locale<sup>4</sup>. Nelle carte di vendita ai cremonesi dei sedimi su cui sorgeva il castelfranco di Romanengo (1192) invece si fa riferimento alle fornaci e ai mulini costruiti nel luogo, ma non espressamente a un mercato<sup>5</sup>.

In questi due territori attraversati dall'Oglio e controllati rispettivamente da Brescia e da Cremona è dunque evidente il nesso esistente fra strutture produttive e mercati con la nascita di nuovi insediamenti, perché la vitalità di un borgo nuovo, come non poteva prescindere dall'esistenza di un territorio agricolo di pertinenza e di beni comuni nella zona<sup>6</sup>, così era condizionata dalla presenza di strutture produttive, quali mulini e fornaci, in località non troppo distanti dall'abitato e dalla rete dei centri minori di scambio. Infatti, per le comunità rurali delle zone eccentriche del distretto politico comunale, solo con difficoltà era possibile far riferimento direttamente al mercato urbano; piuttosto, ci si doveva raccordare con poli minori esistenti nella zona per lo smistamento dei grani, del vino e in genere dei pro-

---

<sup>2</sup> G. FASOLI, *Ricerche sui borghi franchi dell'Alta Italia*, «Rivista di storia del diritto italiano», XV (1942), pp. 145 sg.

<sup>3</sup> *Ibidem*, pp. 150 sgg.

<sup>4</sup> *Le carte cremonesi dei secoli VIII-XII*, a cura di E. FALCONI, IV, Cremona 1988, pp. 101 sgg., doc. 672, 27 novembre 1188-20 gennaio 1189. Cfr. A.A. SETTIA, *Castelleone e le guerre fra Adda e Oglio nei secoli XII-XIII*, in *Il borgo franco di Castelleone*, Castelleone 1991, pp. 53 sgg.

<sup>5</sup> *Le carte cremonesi* cit., IV, pp. 192 sgg., docc. 713-716, 8 e 9 maggio 1192.

<sup>6</sup> Cfr. F. PANERO, *Borghi franchi, riassetto territoriali e villaggi abbandonati nell'Italia nord-occidentale (secoli XII-XIV)*, in *Assetti territoriali e villaggi abbandonati (secoli XII-XIV)*, Atti del convegno (Cherasco, 18-20 novembre 2011), a cura di F. PANERO, G. PINTO, Cherasco 2012, pp. 81 sgg.



dotti che servivano alla città e al suo *districtus*. In caso contrario, la vendita di questi stessi prodotti si sarebbe orientata verso i mercati dei comuni extradistrettuali confinanti.

Detto questo, non si può tuttavia parlare di liberalizzazione dei mercati nel contado – fatte salve alcune limitate situazioni, come vedremo –, perché già da questi primi esempi citati risulta chiaro che le città promotrici di borghi nuovi e borghi franchi evitavano da un lato che le comunità rurali potessero vendere i loro prodotti fuori dal distretto, ma dall'altro miravano a non creare squilibri nella rete di smistamento di prodotti agricoli e di manufatti nei rispettivi territori diocesani. Ed effettivamente su una quarantina di borghi franchi bresciani e cremonesi, soltanto per quelli citati e per Canneto sull'Oglio (borgo incastellato dai bresciani nel 1217) e per Fornovo (castello vescovile affrancato dai cremonesi nel 1189) è attestata espressamente la presenza di un mercato nel primo mezzo secolo di vita<sup>7</sup>.

Anche tra gli atti di affrancazione dei borghi franchi bergamaschi è dichiarata la concessione di un mercato solo per Villa d'Adda (si tratta dell'affrancazione di un villaggio preesistente, datata 1193), le cui esazioni sarebbero andate a vantaggio dei signori locali e dei *vicini*<sup>8</sup>: in questo caso va rilevata l'ubicazione del borgo al confine con il distretto milanese.

Un'attenzione particolare per la distribuzione dei mercati rurali – pertinenti ad antichi e nuovi insediamenti – è espressa in uno statuto del 1335 del comune di Bologna, che vietava di aprire nuovi mercati nel territorio, oltre a quelli già autorizzati dalla città<sup>9</sup>. Siamo così informati che per il distretto bolognese prima delle crisi del Trecento era ritenuta equilibrata la presenza di trentadue mercati e fra questi soltanto cinque erano ubicati in un borgo nuovo (Castel San Pietro, Castelfranco Emilia, Castelleone, Scaricalasino, Serravalle, vale a dire un terzo dei borghi franchi bolognesi); in due soli borghi (Budrio e San Giovanni in Persiceto, che però non vengono solitamente classificati come villenove) era attivo un mercato settimanale, mentre negli altri si svolgeva il mercato una volta al mese, oppure durante alcune festività, o due volte all'anno. A tutte le località del contado era nondimeno riconosciuto il diritto di tenere mercato una volta all'anno, probabilmente durante la festa del santo patrono.

---

<sup>7</sup> F. MENANT, *Campagnes lombardes du Moyen Âge. L'économie et la société rurales dans la région de Bergame, de Crémone et de Brescia du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle*, Rome 1993, pp. 75 sgg.

<sup>8</sup> A. MAZZI, *Studi bergomensi*, Bergamo 1888, p. 140.

<sup>9</sup> *Lo Statuto del comune di Bologna dell'anno 1335*, a cura di A.L. TROMBETTI BUDRIESI, II, Roma 2008, pp. 923 sgg., rubr. X/3.

Fra i borghi nuovi autorizzati ad avere un mercato c'è Castel San Pietro, il più antico borgo franco del comune di Bologna. Fondato tra il 1198 e il 1200 sulla via Emilia a presidiare il passaggio del Sillaro – come ebbe a chiarire nel Convegno di Cherasco del 2001 Antonio Ivan Pini<sup>10</sup> –, Castel San Pietro aveva finalità prioritariamente militari, o “strategiche” che dir si voglia. Forse per questo motivo, nella sua progettazione non venne prevista una piazza mercatale. Essendo tuttavia concentrate nel borgo nuovo circa duecento famiglie, fin dalla prima metà del Duecento dovette svilupparsi autonomamente un mercato. D'altronde le vie porticate del borgo nuovo potevano sopperire alla mancanza della piazza, che comunque venne ricavata dopo il 1321 dai sedimi già occupati dalle case distrutte del banchiere Romeo Pepoli, accusato di aver tentato di insignorirsi della città di Bologna. Verosimilmente l'autorizzazione a tenere mercato il primo mercoledì del mese – come ricorda lo statuto del 1335 – fu concomitante con la presa d'atto dell'intenso popolamento che il borgo nuovo registrò nella prima metà del Duecento. In ogni caso, i diritti di esazione delle tasse di mercato spettavano al comune di Bologna<sup>11</sup>.

A Castelfranco Emilia, invece, data la sua posizione, sempre sulla via Emilia, al confine con il territorio modenese sulla sinistra del Panaro, il mercato, aperto il primo mercoledì del mese e nelle festività dedicate agli apostoli e alla beata Vergine, era autorizzato sia per le esigenze delle trecento famiglie residenti<sup>12</sup> sia, molto probabilmente, per la necessità di assorbire le risorse agricole del territorio e ostacolare l'esportazione dei grani verso la vicina Modena, analogamente a quanto avveniva nel Bresciano.

L'oculata distribuzione dei mercati nel territorio da parte delle città comunali è riscontrabile anche nel Veneto. Poiché gli insediamenti portuali dell'entroterra sono oggetto di un'altra relazione<sup>13</sup>, mi limito a pochi esempi. Intanto ricordiamo che il comune di Treviso, alla fine del XII secolo, nel fondare Castelfranco Veneto mirò non soltanto a incastellare il borgo franco, per esigenze di controllo giurisdizionale della popolazione di quell'area<sup>14</sup>, ma anche a costituire un luogo di raccolta dei prodotti agri-

---

<sup>10</sup> A.I. PINI, *Il “certificato di nascita” di un borgo franco strategico bolognese. La lapide di fondazione di Castel San Pietro dell'anno 1200*, in *Borghi nuovi e borghi franchi* cit., pp. 153 sgg.

<sup>11</sup> T. DURANTI, *La prima chiave di Bologna. Castel San Pietro nel Medioevo*, Firenze 2011, pp. 57 sg.

<sup>12</sup> FASOLI, *Ricerche sui borghi franchi* cit., p. 197.

<sup>13</sup> Cfr. il saggio di D. CANZIAN, *Acque, insediamenti e attività umane nella marca veronese-trevigiana (secoli X-XIV)*, in questo volume.

<sup>14</sup> S. BORTOLAMI, «Per acresiere et multiplicare il suo territorio». *Villaggi e borghi di fondazione preordinata nelle Venezie medioevali*, in *Castelfranco nel quadro delle nuove fondazioni medioevali*, a cura di S. BORTOLAMI, G. CECCHETTO, Castelfranco Veneto 2001, p. 97.

coli. Infatti all'interno delle mura «c'erano la *domus comunis* per l'amministrazione della giustizia, con spazi riservati alle attività commerciali (*stationes sub domo comunis*), le beccherie, il pozzo; all'esterno si trovavano il luogo destinato al mercato e i mulini»<sup>15</sup>, che finirono per diventare una zona di cerniera con l'area di espansione del centro in età moderna. Fuori dall'abitato è infine documentata dalla seconda metà del Duecento la presenza di fornaci.

La fondazione di Cittadella da parte del comune di Padova nel 1220 consentì in pochi anni di concentrare nel borgo franco oltre duecento famiglie<sup>16</sup>. Munita ben presto di una cortina difensiva che racchiudeva una superficie urbanizzata di oltre diciotto ettari, assunse la fisionomia di un centro semiurbano, che era anche luogo di raccolta dei prodotti agricoli del territorio. Era quindi scontato, com'era avvenuto a Castelfranco Veneto, che anche qui, come conseguenza della notevole consistenza demografica del borgo, si sviluppasse un mercato<sup>17</sup>.

Possiamo ancora richiamare il noto esempio della *Franchavilla mercatorum* promossa nel 1216 dalla corporazione dei mercanti di Verona assegnando a cinquantotto imprenditori della città terre da bonificare alla biforcazione dell'Adige e dell'Adigetto e lotti su cui costruire una base commerciale in un'area di confine, anzi addirittura fuori dal distretto del comune di Verona, come è stato rilevato da Antonio Rigon e da Sante Bortolami<sup>18</sup>.

In Piemonte, almeno quattro dei borghi franchi istituiti dal comune di Novara – vale a dire circa un quarto – ebbero un mercato<sup>19</sup>. Tra la fine del secolo XII e la prima metà del XIII il comune cercò di potenziare la rete dei mercati distribuiti lungo le strade principali del territorio diocesano in concorrenza con il vescovo – a sud del lago d'Orta: si pensi al mercato di Goz-

---

<sup>15</sup> G. CAGNIN, *La nascita di Castelfranco (1195-1199): specificità di un modello*, *ibidem*, p. 29.

<sup>16</sup> BORTOLAMI, «*Per acresiere et multiplicare il suo territorio*» cit., pp. 106 sgg.

<sup>17</sup> ID., *I borghi franchi nella politica territoriale dei comuni veneti*, in *Borghi nuovi e borghi franchi* cit., pp. 37 sgg.

<sup>18</sup> A. RIGON, *Franchavilla mercatorum*, «Atti e memorie del Sodalizio Vangadiciense», III (1982-1983), pp. 22 sgg. dell'estratto; BORTOLAMI, «*Per acresiere et multiplicare il suo territorio*» cit., p. 103.

<sup>19</sup> M. MONTANARI, *I borghi nuovi come fulcri dell'espansione commerciale urbana: il caso di Novara (secc. XII-XIII)*, in *Le villenove nell'Italia comunale*, Atti del convegno (Montechiaro d'Asti, 12 ottobre 2000), a cura di R. BORDONE, Montechiaro d'Asti 2003, pp. 119 sgg. Si tratta dei borghi nuovi/borghi franchi di Lupiate/Borgo Ticino, San Leonardo/Borgomanero, Mesma e Borgo Agnello. Tuttavia la collocazione della piazza centrale, all'incrocio degli assi generatori dell'insediamento, potrebbe suggerire anche la presenza del mercato per i borghi nuovi novaresi di Mandello e Borgolavezzaro.

zano, attestato fin dall'inizio del X secolo<sup>20</sup> –, con i conti di Biandrate e da Castello (alla sinistra della Sesia e sulla riva sud-occidentale del lago Maggiore), con gli enti ecclesiastici legati alla curia ambrosiana (ad Arona) e, lungo il Ticino, per far fronte alle pressioni del comune di Milano. La fondazione di alcuni dei borghi franchi novaresi avvenne principalmente con questa finalità.

Nel 1190 il comune di Novara fondò Borgo Ticino nei pressi del castello di Lupiate e del villaggio di Conturbia, la cui popolazione si insediò nella villanova: per favorirne il popolamento, il luogo fu dotato di un mercato – concorrenziale sia con Arona sia con i mercati signorili situati allo sbocco del Ticino dal lago Maggiore – e gli abitanti furono autorizzati a commerciare, come i *cives* novaresi, in tutto il distretto cittadino<sup>21</sup>. Pochi anni dopo i novaresi costruirono Borgo San Leonardo, ai cui abitanti furono concesse le stesse franchigie di Borgo Ticino (quindi, possiamo presumere, anche il diritto di mercato). Prima del 1208 il borgo nuovo fu ampliato grazie agli intensi movimenti migratori: il risultato degli ampliamenti fu il nuovo insediamento che prese il nome di Borgomanero<sup>22</sup>: un borgo franco molto noto, soprattutto per gli studi sulla progettazione che fa della piazza del mercato, ad angoli chiusi, il perno per le strade ortogonali che generano gli isolati pseudorettangolari dell'insediamento nel suo complesso<sup>23</sup>. Non troppo distanti dal borgo nuovo vi erano, in direzione di Cureggio, i mulini dei canonici novaresi sulle rive dell'Agogna e del Sizzano, che almeno nei primi anni di vita furono utilizzati dalla nuova comunità<sup>24</sup>. In questo caso

---

<sup>20</sup> *I diplomi di Berengario I (secc. IX-X)*, a cura di L. SCHIAPARELLI, Roma 1903, p. 321, doc. 123, 17 novembre 919. Cfr. A.A. SETTIA, *Proteggere e dominare. Fortificazioni e popolamento nell'Italia medievale*, Roma 1999, p. 133 (il capitolo dedicato ai mercati era già stato edito con il titolo «*Per foros Italiae*». *Le aree extra urbane fra Alpi e Appennini, in Mercati e mercanti nell'alto medioevo. L'area euroasiatica e l'area mediterranea*, Atti della XL Settimana CISAM, 23-29 aprile 1992, Spoleto 1993).

<sup>21</sup> G. ANDENNA, *Da Novara tutto intorno*, Torino 1982 (Andar per castelli, 6), pp. 363 sgg.

<sup>22</sup> ID., *La politica di popolamento del comune di Novara nel territorio tra Sesia e Ticino: le origini e l'evoluzione in età medievale di Borgomanero*, in *Un borgo franco novarese dalle origini al medioevo*, Borgomanero 1994, pp. 33-38.

<sup>23</sup> E. GUIDONI, *Storia dell'urbanistica. Il Duecento*, Roma-Bari 1989, p. 95; A. MARZI, *Borghi nuovi e ricetti nel tardo medioevo. Modelli piemontesi, fondazioni liguri e toscane*, Torino 2012, pp. 173 sgg. (anche per i dubbi sull'origine duecentesca della piazza). Cfr. poi D. FRIEDMAN, *La piazza di San Giovanni Valdarno: architettura e urbanistica*, in *Le terre nuove*, a cura di D. FRIEDMAN, P. PIRILLO, Firenze 2004, pp. 127 sgg.

<sup>24</sup> ANDENNA, *La politica di popolamento* cit., p. 35. Anche a Caresana, nel Vercellese, l'uso dei mulini, dei forni e della folla appartenenti al capitolo della cattedrale di Vercelli non erano incompatibili con la concessione della affrancazione cittadina dagli oneri di dipendenza signorile (V. MANDELLI, *Il comune di Vercelli nel Medio Evo*, II, Vercelli 1857, p. 226).

lo sviluppo del mercato fu soprattutto dovuto ai movimenti migratori favorevoli mentre le infrastrutture produttive utilizzate dagli abitanti furono, nei primi decenni di vita del borgo, quelle preesistenti alla fondazione. Invece l'attestazione di una fiera a Borgomanero risale solo all'anno 1400, quando Gian Galeazzo Visconti stabilì di trasferirvi – per una quindicina di anni – la fiera internazionale di Arona, che si avvantaggiava del passaggio dei mercanti provenienti e diretti verso le regioni elvetiche e transitanti per il San Gottardo e il Sempione<sup>25</sup>.

Anche tra le villenove del comune di Asti solo i borghi demograficamente più consistenti, come per esempio Canale (1260-1261) o San Damiano (fondato nel 1275) – che erano riusciti ad aggregare diverse comunità rurali del territorio<sup>26</sup> – riuscirono ad aprire un mercato locale, attestato precocemente a Canale<sup>27</sup> e poi negli stessi anni in cui alcune famiglie eminenti della città acquistavano dal comune urbano il moleggio della villanova, vale a dire i diritti di macina esercitati *in loco*<sup>28</sup>. Pure Villanova d'Asti, fondata nel 1248<sup>29</sup> divenne con il tempo un luogo di esazione di pedaggi e ciò suggerisce la presenza di un mercato<sup>30</sup>. Tuttavia ad Asti come ad Alba, in via normale, le comunità delle villenove situate nel raggio delle dieci miglia e i villaggi dotati di cittadinanza erano orientati a portare i loro prodotti direttamente sul mercato urbano, attraverso l'esenzione totale o parziale dal pagamento di curadia, teloneo e plateatico<sup>31</sup>.

Nell'atto più antico di affrancazione vercellese – concesso agli abitanti di Villanova Monferrato nel 1197 – si faceva divieto a chicchessia di imporre tributi signorili ai residenti e di esigere la *curadia*: da questo privilegio si può dedurre l'esistenza di un mercato, che quindi è anteriore all'intervento del comune di Vercelli. Si trattava con tutta evidenza di un mercato

---

<sup>25</sup> ANDENNA, *La politica di popolamento* cit., p. 37.

<sup>26</sup> R. BORDONE, *Le villenove astigiane della seconda metà del Duecento*, in *Le villenove nell'Italia comunale* cit., pp. 29 sgg.

<sup>27</sup> Prima addirittura della fondazione del borgo nuovo: *Il «Libro verde» della chiesa d'Asti*, a cura di G. ASSANDRIA, II, Pinerolo 1907 (Biblioteca della Società Storica Subalpina, d'ora in poi BSSS, 16), p. 22, doc. 169, 20 novembre 1213.

<sup>28</sup> R. BORDONE, *Progetti nobiliari del ceto dirigente del comune di Asti al tramonto*, «Bollettino storico bibliografico subalpino (d'ora in poi BSBS)», XC (1992), p. 484.

<sup>29</sup> ID., *Le villenove astigiane* cit., p. 33.

<sup>30</sup> Cfr. *Codice catenato. Statuti di Asti*, a cura di N. FERRO, E. ARLERI, O. CAMPASSI, Asti 1995, p. 312, rubr. 6.

<sup>31</sup> BORDONE, *Progetti nobiliari* cit. pp. 477 sgg.; F. PANERO, *Comuni e borghi franchi nel Piemonte medievale*, Bologna 1988, pp. 137 sgg.; E.C. PIA, *La prima fase della politica delle villenove del comune di Asti: la costruzione di un modello di legittimità*, in *Le villenove nell'Italia comunale* cit., pp. 14 sgg.

signorile, che con l'affrancazione veniva di fatto sottratto al controllo dell'antico *dominatus* locale<sup>32</sup>.

Su richiesta della comunità che popolò Borghetto Po nel 1217, furono concessi espressamente da Vercelli un mercato e una fiera annuale – da organizzarsi in accordo con la corporazione dei mercanti della città –, che però non sappiamo se riuscirono a decollare visti gli stenti con cui si sviluppò il borgo nuovo, che all'inizio del secolo XIV fu infine abbandonato dalla popolazione<sup>33</sup>. La concessione di un mercato agli abitanti di Borgo d'Ale, nel 1270, consentì invece alla villafranca di attrarre gli abitanti di altri quattro villaggi della zona e di svilupparsi secondo le aspettative dei fondatori, nonostante la diserzione di una parte degli immigrati<sup>34</sup>.

Per contro, le franchigie di Trino, attribuite anche ad altri borghi franchi vercellesi, non contemplavano la concessione di un mercato. Tuttavia proprio a Trino un mercato si sviluppò con il tempo a seguito delle immigrazioni dalla diocesi di Vercelli, da Alessandria e dal territorio di Como<sup>35</sup>. Infatti uno statuto del comune di Vercelli, emanato presumibilmente tra il 1292 e il 1304, prendeva atto dell'iniziativa della comunità e autorizzava l'esercizio del mercato il giovedì «ubi est platea et in loco ubi fieri consuevit»<sup>36</sup>. Nel XIV secolo, oltre al mercato del giovedì, che si sviluppò grazie alla posizione favorevole del borgo franco sulla strada per Torino e per Pavia, si tenevano due fiere (una nella festività di san Bartolomeo e una in quella di san Luca), anche perché Trino divenne un centro esportatore di tele di canapa di media importanza a livello regionale<sup>37</sup>. Inoltre le fornaci trinesi servivano tutti i villaggi del circondario fino a Borghetto Po<sup>38</sup>.

---

<sup>32</sup> *Il libro dei «Pacta et conventiones» del comune di Vercelli*, a cura di G.C. FACCIO, Novara 1926 (BSSS, 97), p. 214, doc. 116, 15 agosto 1197. Con un atto successivo il comune di Vercelli provvedeva però a risarcire i signori locali, legati alla città: *ibidem*, pp. 215 sgg., doc. 117, 9 novembre 1197.

<sup>33</sup> *Ibidem*, pp. 209 sgg., doc. 114, 4 agosto 1197. Cfr. PANERO, *Borghi franchi, riassetto territoriali e villaggi abbandonati* cit., p. 93.

<sup>34</sup> *I Biscioni del comune di Vercelli*, a cura di R. ORDANO, I/3, Torino 1956 (BSSS, 178), pp. 148 sgg., doc. 569, 12 maggio e 16 novembre 1270.

<sup>35</sup> F. PANERO, *Due borghi franchi padani. Popolamento ed assetto urbanistico e territoriale di Trino e Tricerro nel secolo XIII*, Vercelli 1979, pp. 41 sgg. La concessione di franchigie agli abitanti di Trino fu deliberata dal comune di Vercelli tra il 1210 e il 1212.

<sup>36</sup> *Hec sunt statuta comunis alme civitatis Vercellarum*, Vercellis 1541, f. 159.

<sup>37</sup> PANERO, *Due borghi franchi padani* cit., pp. 81, 130. La datazione dello statuto è suggerita dalla "riconquista" di Trino da parte dei vercellesi, dopo un periodo di sottomissione ai marchesi di Monferrato (*ibidem*, p. 182). Per le attività economiche del borgo nel XIV secolo cfr. M.C. DAVISO DI CHARVENSOD, *I pedaggi delle Alpi occidentali nel Medio Evo*, Torino 1961 (Miscelanea di storia italiana, s. IV, 5), p. 278.

<sup>38</sup> *Il libro dei «Pacta et conventiones»* cit., p. 209, doc. 114, 4 agosto 1197.

In definitiva, anche tra i borghi nuovi e borghi franchi fondati da Vercelli meno di un quinto ebbe la possibilità di aprire un mercato locale di qualche rilevanza.

Una prima conclusione che possiamo trarre da questi esempi è che alla fondazione di un borgo nuovo comunale poteva eventualmente seguire o essere concomitante l'istituzione di un mercato mensile o settimanale solo quando le condizioni demografiche e la posizione geografica del nuovo insediamento lo rendessero utile, per la stabilità dell'insediamento stesso, per favorire gruppi di mercanti del comune urbano o per le finalità di approvvigionamento annuario della città promotrice.

Un caso a sé è quello di Genova, che nel 1205 concedette l'esenzione dai dazi agli abitanti e ai mercanti di Portovenere, che avrebbero potuto portare nel borgo, per il consumo diretto e per la vendita, le merci acquistate in città<sup>39</sup>. Lo stesso privilegio fu poi esteso agli abitanti di Bonifacio e Monaco<sup>40</sup>, ma questa volta, come evidente, non si trattava tanto di incrementare i mercati minori con finalità annuaria, ma di potenziare il mercato urbano e le possibilità per i genovesi di inserirsi nella vita economica e politica di centri lontani dalla città.

Più in generale, allo scopo di controllare l'approvvigionamento annuario per la città, tutti i comuni urbani si preoccupavano di disciplinare la vendita e l'ammasso dei grani e delle altre vettovaglie<sup>41</sup>.

Per esempio, Vercelli, se da un lato consentiva a tutte le comunità di commerciare liberamente i prodotti di consumo sia per le famiglie residenti, sia con forestieri qualora non ci fossero specifici divieti – e ciò favoriva lo sviluppo di piccoli mercati locali, in concorrenza con i mercati signorili –<sup>42</sup> vietava espressamente di vendere granaglie e vino fuori dal distretto fra agosto e settembre<sup>43</sup>.

---

<sup>39</sup> *I libri iurium della Repubblica di Genova*, a cura di D. PUNCUH, I, Genova 1998, pp. 336 sgg., doc. 597, 3 gennaio 1205.

<sup>40</sup> *Ibidem*, pp. 330 sgg., doc. 754, 26 febbraio 1262.

<sup>41</sup> Cfr. A.M. NADA PATRONE, *Il cibo del ricco ed il cibo del povero. Contributo alla storia qualitativa dell'alimentazione. L'area pedemontana negli ultimi secoli del Medio Evo*, Torino 1989, pp. 23 sgg.; G. PINTO, *Il libro del Biadaiole. Carestia ed annona a Firenze dalla metà del '200 al 1348*, Firenze 1978, pp. 21 sgg.

<sup>42</sup> *Statuta communis Vercellarum ab anno MCCXLI*, a cura di G.B. ADRIANI (con V. MANDELLI), in *HPM*, XVI, Augustae Taurinorum 1876 (*Leges municipales*, 2/II), coll. 1202 sg., rubr. 293.

<sup>43</sup> *Ibidem*, col. 1203, rubr. 295: questo statuto fu cancellato già nella prima metà del XIII secolo e mitigato con una disposizione della rubr. 298, che consentiva di esportare entro quattro giorni i prodotti acquistati fuori distretto, con ulteriori facilitazioni per alcuni signori con proprietà lungo la Dora Baltea.

Gli statuti di Asti facevano obbligo a ogni nuovo podestà di convocare il consiglio del comune affinché stabilisse con la maggioranza qualificata dei due terzi le modalità per impedire l'esportazione dalla città e dal distretto di cereali e altre vettovaglie<sup>44</sup>. Novara imponeva di consegnare i grani e i legumi per la vendita al broletto del comune; per questo divenne assiduo il controllo comunale del transito dei prodotti del distretto che avrebbero dovuto percorrere solo la strada principale che da ciascun villaggio portava in città e non sentieri e vie secondarie, che avrebbero offerto l'occasione per imboscare una parte dei prodotti agricoli<sup>45</sup>.

Il comune di Milano esigeva dai comitatini la vendita dei cereali in città e il comune di Pavia controllava il commercio del grano nel territorio di pertinenza<sup>46</sup>.

Brescia imponeva la consegna di quantitativi indeterminati, ma evidentemente fissati anno per anno, di grano e olio<sup>47</sup>. Lodi esigeva certe quantità di grano in base agli aratri posseduti e agli animali da tiro presenti nelle comunità rurali. Bergamo attribuiva ai comuni rurali la responsabilità di *incanevare* grani grossi e minuti; così pure Alessandria. Como imponeva alle comunità perilacuali la consegna di quantitativi determinati di pesce durante la Quaresima<sup>48</sup>.

Il comune di Albenga, anche come risposta ad alcune fondazioni signorili<sup>49</sup>, nel 1250 fondò il borgo murato di Villanova, in grado di ospitare trecento famiglie. Pur non essendo provvisto di una piazza, l'asse viario centrale, molto più ampio delle altre strade del borgo nuovo, divenne sede di mercato, dove la gabella sui pesci e sulle merci era riscossa dal comune urbano. Inoltre gli statuti della città imponevano agli abitanti di Villanova di immagazzinare fra le mura il vino prodotto nel territorio e di conseguenza renderlo disponibile per le esigenze della città stessa<sup>50</sup>.

---

<sup>44</sup> *Codice catenato* cit., p. 78, collazione I, rubr. 42.

<sup>45</sup> *Statuta communitatis Novariae*, a cura di A. CERUTI, in *HPM*, XVI, Augustae Taurinorum 1876 (*Leges municipales*, 2/I), coll. 753 sgg., rubr. 327, 328, 330 (queste rubriche si possono attribuire agli anni Ottanta del XIII secolo).

<sup>46</sup> GRILLO, *La politica territoriale* cit., p. 63.

<sup>47</sup> *Statuti di Brescia dell'anno 1313*, a cura di F. ODORICI, in *HPM*, XVI, Augustae Taurinorum 1876 (*Leges municipales*, 2/II), col. 1786, rubr. 248.

<sup>48</sup> P. GRILLO, *Statuti cittadini e governo del territorio nell'Italia nord-occidentale (XIII-inizi XIV secolo)*, in *Le comunità rurali e i loro statuti*, Atti dell'VIII Convegno del Comitato italiano per gli studi e le edizioni delle fonti normative (Viterbo, 30 maggio-1 giugno 2002), a cura di A. CORTONESI, F. VIOLA, «Rivista storica del Lazio», 21-22 (2006), I, p. 73.

<sup>49</sup> Cfr. oltre, note 85-86.

<sup>50</sup> *Gli statuti di Albenga del 1288*, a cura di J. COSTA RESTAGNO, Bordighera 1995, pp. 94 sgg., rubr. 69.



## 2. I mercati dei borghi nuovi semiurbani dell'Italia nord-occidentale

Una realtà a sé stante è quella dei grandi borghi nuovi dell'area padana occidentale che fin dai primi anni di vita, grazie all'accentuato processo di immigrazione e alla conseguente articolazione delle attività economiche, riuscirono a organizzarsi come centri semiurbani oppure, ottenendo la sede vescovile, poterono comportarsi a tutti gli effetti come città, proponendosi quindi anche come sede di un mercato di riferimento per il proprio distretto. Non va, del resto, dimenticato che questi grossi borghi nuovi sorsero in territori già coordinati da antiche città, scomparse o decadute a villaggio fra tarda antichità e alto medioevo<sup>51</sup>.

Ad Alessandria – nata come villanova nel 1167-1168, ma ben presto sede di diocesi e quindi città<sup>52</sup> – fin dall'inizio del XIII secolo i mercanti operavano commercialmente non soltanto sui mercati locali ma anche su quelli di Genova e delle principali città padane<sup>53</sup>.

Anche gli abitanti della nuova *villa* di Mondovì, fondata verso il 1198 per iniziativa astese, verso la metà del Duecento si comportavano ormai come una comunità urbana, creando un proprio distretto politico<sup>54</sup>. Non stupisce, quindi, che alla fine del Trecento riuscissero a ottenere la sede vescovile e il titolo di città per il borgo nuovo<sup>55</sup>. Il mercato del centro si sviluppò con gli inurbamenti successivi alla rinascita del “comune” negli anni Trenta del

---

<sup>51</sup> C. LA ROCCA, «*Fuit civitas prisco in tempore*». *Trasformazione dei municipia abbandonati dell'Italia occidentale nel secolo XI*, in *La contessa Adelaide e la società del secolo XI*, Atti del convegno (Susa, 14-16 novembre 1991), «Segusium», 32 (1992), pp. 103-137; E. PANERO, *La città romana in Piemonte. Realtà e simbologia della forma urbis nella cisalpina occidentale*, Cavalermaggiore 2000.

<sup>52</sup> G. PISTARINO, *Alessandria nel mondo dei comuni*, «Studi medievali», s. III, XI/1 (1970), pp. 1-101 dell'estratto.

<sup>53</sup> Sulle dinamiche di conurbazione e di affermazione politico-territoriale del comune di Alessandria, raffrontate con la situazione di Crema, ricostruita nel 1185, cfr. G. ALBINI, *Crema dall'XI al XIII secolo: il processo di formazione del territorio*, in *Crema 1185. Una contrastata autonomia politica e territoriale*, Crema 1988, pp. 47-49; A.A. SETTIA, *Le pedine e la scacchiera: iniziative di popolamento nel secolo XII*, in *I borghi nuovi. Secoli XII-XIV*, Atti del convegno (Cuneo, 16-17 dicembre 1989), a cura di R. COMBA, A.A. SETTIA, Cuneo 1993, pp. 71 sgg.

<sup>54</sup> P. GUGLIELMOTTI, *Le origini del comune di Mondovì. Progettualità politica e dinamiche sociali fino agli inizi del Trecento*, in *Storia di Mondovì e del Monregalese*, a cura di R. COMBA, G. GRISERI, G.M. LOMBARDI, I, Cuneo 1998, pp. 87 sgg.

<sup>55</sup> G. COMINO, *La diocesi di Mondovì: pievi, parrocchie e cappelle dal 1388 al 1817*, in *Inseguimenti umani e luoghi di culto fra medioevo ed età moderna. Le diocesi di Alba, Mondovì e Cuneo*, Atti del convegno (La Morra, 7 maggio 2011), a cura di E. LUSSO, F. PANERO, La Morra 2011, pp. 91-125.

Duecento ed è infatti attestato fin dalla metà del XIII secolo insieme con i diritti del comune di esigere pedaggi<sup>56</sup>.

Pure la comunità di Cuneo, fondata anch'essa verso il 1198 e, dopo una crisi del comune all'inizio del Duecento, riorganizzatasi negli anni Trenta del XIII secolo, fin dal momento della fondazione esigeva pedaggi, dai quali erano esentati i mercanti astigiani: non bisogna infatti dimenticare che l'iniziativa politica della fondazione partiva dal comune di Asti<sup>57</sup>. Un mercato, collegato con gli scambi commerciali con la Provenza e con la Pianura Padana, dovette svilupparsi fra quarto e quinto decennio del secolo, negli stessi anni in cui il comune riusciva a costruire un proprio *districtus*, che era anche un bacino di raccolta e di smercio per i mercanti cuneesi, i quali fra l'altro nel 1240 furono esentati dal pagamento del pedaggio nella villanova di Dronero<sup>58</sup>. I patti stipulati – su pressione del gruppo magnatizio-imprenditoriale locale – dal comune di Cuneo con i conti di Angiò nel 1259, se da un lato ponevano il problema della rinuncia alla libertà politica da parte del comune e dell'avvento della signoria, dall'altro consentivano al ceto mercantile locale di rafforzare il mercato della villanova come centro di smistamento del sale, proveniente da Nizza Marittima e smerciato nella Pianura Padana occidentale<sup>59</sup>.

A Cherasco, fondata dagli albesi nel novembre del 1243, si insediarono in pochi anni circa tremila abitanti<sup>60</sup>. Negli accordi stipulati dagli albesi con i consignori di Manzano un mese dopo l'atto di fondazione<sup>61</sup>, fu garantito

---

<sup>56</sup> R. COMBA, *Per una storia economica del Piemonte medievale. Strade e mercati dell'area sud-occidentale*, Torino 1984 (Biblioteca storica subalpina, d'ora in poi BSS, 191), p. 241 sgg.

<sup>57</sup> *Codex astensis qui «de Malabayla» communiter nuncupatur*, a cura di Q. SELLA, III, Roma 1880 (Atti della Reale Accademia dei Lincei, s. II, 6), p. 766, doc. 717, 23 giugno 1198. Cfr. P. GRILLO, *Le origini di Cuneo*, in *Storia di Cuneo e delle sue valli*, II, *Fra Asti e Milano: origini e primi sviluppi di Cuneo comunale nel declino della potenza sveva (1198-1259)*, Cuneo 1999, pp. 7-27.

<sup>58</sup> Sulla fondazione della villanova di Dronero, probabilmente promossa dal comune di Cuneo verso il 1240, cfr. G. GULLINO, *Tra aspirazioni all'autonomia politica e soggezione alla signoria territoriale. Dronero nei secoli XIII-XV*, in *Gli Statuti di Dronero (1478)*, a cura di G. GULLINO, Cuneo 2005, pp. 9 sgg. Cfr. poi COMBA, *Per una storia economica del Piemonte medievale* cit., pp. 66 sgg.

<sup>59</sup> F. PANERO, *La formazione del territorio comunale di Cuneo. Dalla fondazione della villanova alla prima dominazione angioina*, in *Storia di Cuneo e delle sue valli* cit., II, pp. 142 sgg.

<sup>60</sup> *Appendice documentaria al «Rigestum comunis Albe»*, a cura di F. GABOTTO, Pinerolo 1912 (BSSS, 22), pp. 124 sg., doc. 106, 12 novembre 1243. Cfr. G. GULLINO, *La topografia e il primo popolamento della villanova di Cherasco*, in *Cherasco. Origine e sviluppo di una villanova*, Atti del convegno (Cherasco, 14 novembre 1993), a cura di F. PANERO, Cuneo 1994, pp. 87-106; PANERO, *Comuni e borghi franchi* cit., pp. 193 sgg.

<sup>61</sup> *Appendice documentaria al «Rigestum»* cit., p. 130, doc. 107, 13 dicembre 1243.

a questi ultimi il diritto di continuare a percepire i pedaggi sul ponte del Tanaro e di costruire mulini e forni per l'utilità degli abitanti, diritto esteso anche ai canonici di San Pietro di Manzano che si insediarono nella villanova. Vi erano quindi i presupposti per la nascita di un mercato locale, che venne regolamentato dagli statuti probabilmente a partire dal 1277 quando Cherasco, al termine della prima dominazione angioina, cominciò ad agire come comune autonomo<sup>62</sup>. Negli statuti, il mercato è ubicato sulla *platea* porticata, che coincideva, come a Cuneo e a Fossano, con l'asse principale del borgo<sup>63</sup>. Mulini e battitoi costituirono invece un nucleo produttivo a parte, collocato sulla riva destra della Stura, ai piedi dell'altipiano, nelle vicinanze del ponte, dove gli esattori comunali riscuotevano il pedaggio<sup>64</sup>.

Anche per Moncalieri è individuabile uno stretto legame con il luogo di mercato. Come ha chiarito Cristina La Rocca, infatti, la villanova nacque a seguito delle trasformazioni insediative dell'antica Testona con uno spostamento degli abitanti dalla collina verso il *burgus*, in pianura, in prossimità del luogo del mercato signorile e, all'inizio del Duecento, nelle vicinanze del ponte sul Po, dove fin dal 1196 i Templari avevano costruito una *mansio*, divenuta polo di attrazione per artigiani e mercanti lungo la strada che, proveniente da Asti, attraversava Torino e si immetteva sulla Via Francigena<sup>65</sup>.

Il borgo di Savigliano (rifondato probabilmente alla fine del secolo XII) e quello di Fossano (fondato nel 1236)<sup>66</sup> esercitavano diritti di pedaggio all'inizio del Duecento, ma mentre a Savigliano il mercato era frequentato almeno a partire dal 1217<sup>67</sup>, per Fossano è attestato solo nel secolo XIV. Un ritardo dell'attestazione documentaria del mercato in questi grossi borghi nuovi – peraltro indispensabile per le attività economiche articolate delle rispettive comunità già nei primi anni di vita – è imputabile non tanto all'assenza dello stesso quanto piuttosto alla scarsa importanza che il mercato locale poteva avere a livello subregionale e regionale.

---

<sup>62</sup> D. LANZARDO, *Il quadro politico e le istituzioni giudiziarie cheraschesi nei secoli XIII e XIV*, in *Cherasco* cit., pp. 149 sgg.

<sup>63</sup> G. GULLINO, *Gruppi di potere e legislazione urbanistica (secoli XIV-XV)*, in *La torre, la piazza, il mercato. Luoghi del potere nei borghi nuovi del basso medioevo*, Atti del convegno (Cherasco, 19 ottobre 2002), a cura di C. BONARDI, Cherasco-Cuneo 2003, pp. 26 sgg.

<sup>64</sup> PANERO, *Comuni e borghi franchi* cit., p. 224. Per la localizzazione del luogo di esazione del pedaggio cfr. DAVISO di CHARVENSOD, *I pedaggi* cit., p. 293.

<sup>65</sup> C. LA ROCCA, *Da Testona a Moncalieri. Vicende del popolamento sulla collina torinese nel medioevo*, Torino 1986 (BSS,192), pp. 158 sgg., 190.

<sup>66</sup> F. PANERO, *La costruzione dei distretti comunali dei grandi borghi nuovi del Piemonte centro-meridionale (secoli XII-XIII)*, in *Borghi nuovi e borghi franchi* cit., pp. 339 sgg.

<sup>67</sup> COMBA, *Per una storia economica del Piemonte medievale* cit., pp. 160 sgg.

### 3. Borghi nuovi signorili e mercati

Molto più fluida e analizzabile solo caso per caso è la situazione dei borghi nuovi di fondazione signorile. Dotati o meno di franchigie, questi borghi nuovi rispondevano innanzitutto all'esigenza dei signori di controllare il territorio locale e di garantire al *dominatus* quei tributi che si differenziavano dalle entrate economiche connesse con il possesso della terra. I diritti signorili di mercato e di esazione del pedaggio rientravano fra queste entrate e, se talvolta potevano richiamarsi a una concessione regia, più spesso erano frutto di iniziative autonome dei signori di banno. Per questo, quando tali diritti erano attribuiti parzialmente alla comunità – sotto forma di esenzione per i residenti oppure di esazione nei confronti dei forestieri –, la concessione per lo più avveniva se i signori ritenevano di poter realizzare un incremento della popolazione stabile e il consolidamento della giurisdizione locale.

Mi limito ad alcuni esempi. Nell'Italia nord-orientale, se non ebbe seguito il progetto di fondazione della terra nuova con annesso mercato ideato nel 1297 dal patriarca di Aquileia Raimondo della Torre (che si sarebbe dovuta chiamare Milano di Raimondo), ebbero invece successo diverse fondazioni o rifondazioni fra XII e XIV secolo in cui era previsto un luogo mercatale, da Portogruaro a Pordenone<sup>68</sup>, da Udine a Tolmezzo, da Bolzano a Brunico<sup>69</sup>.

In particolare, ai piedi del castello di Udine, dove venivano immagazzinati i prodotti dei censi in natura raccolti dalla curia patriarcale, si sviluppò, tra il 1223 e il 1248, per iniziativa del patriarca Bertoldo di Andechs, un mercato con annessi magazzini e botteghe artigianali. Alcune esenzioni fiscali e l'attribuzione di lotti edificabili favorirono l'immigrazione di forestieri nel nuovo sobborgo<sup>70</sup>. Anche il popolamento di Tolmezzo fu favorito nel 1258 dalla concessione, da parte del patriarca Gregorio da Montelongo, di un mercato per la comunità e di lotti edificabili agli immigrati<sup>71</sup>.

---

<sup>68</sup> Cfr. in questo stesso volume il contributo di CANZIAN, *Acque, insediamenti e attività umane* cit. Per Portogruaro cfr. anche S. COLLODO, *Libertas mercantile e autonomia municipale nei percorsi di Portogruaro fra medioevo e prima età moderna (sec. XII-XVI)*, in *Tra Livenza e Tagliamento. Arte e cultura a Portogruaro e nel territorio concordiese tra XV e XVI secolo*, a cura di A.M. SPIAZZI, L. MAJOLI, Vicenza 2009, pp. 23 sgg.

<sup>69</sup> D. DEGRASSI, *Centri di fondazione nell'Italia del Nord-Est*, in *Semifonte in Val d'Elsa e i centri di nuova fondazione dell'Italia medievale*, a cura di P. PIRILLO, Firenze 2004, pp. 21-37.

<sup>70</sup> *Ibidem*, p. 30.

<sup>71</sup> *Ibidem*, p. 29.

Nel Trentino il vescovo di Trento promosse agli inizi degli anni Ottanta del XII secolo la fondazione del borgo-mercato di Bolzano, che finì per attrarre la popolazione dei piccoli nuclei sparsi che costituivano la *villa* altomedievale di *Bauzanum*<sup>72</sup>. Dopo quell'iniziativa, altri borghi mercantili furono costituiti nella regione dai conti del Tirolo a Merano, Glorenza e Vipiteno<sup>73</sup>. Al vescovo di Bressanone va invece attribuita la fondazione di Brunico, intorno al 1250, per accentuare il controllo della strada per la Carinzia<sup>74</sup>.

Altri esempi si potrebbero citare per il Veneto e la Lombardia: tra questi ricordo soltanto Villanova Marchesana fondata dagli Estensi alla metà del Duecento<sup>75</sup> e il villaggio di Calusco, presso Bergamo, promosso dai signori locali nel 1068<sup>76</sup>, per i quali è però solo ipotizzabile la nascita di un mercato a distanza di tempo dalla fondazione.

Tra le numerose villenove promosse dai Savoia nella Valle d'Aosta e in Piemonte, possiamo ricordare Avigliana, fondata verso la metà del XII secolo all'imbocco della valle di Susa, sulla *via Francigena*. Essendo dotata di franchigie fiscali e di due fiere annuali, riuscì ad attrarre abitanti da altre località soggette a signori del territorio a ovest di Torino, ponendosi in concorrenza con altri mercati della valle<sup>77</sup>.

Altre villenove dotate di franchigie e di mercati dai Savoia furono fondate in Valle d'Aosta, per lo più lungo l'antica strada che collegava con le regioni transalpine del regno di Borgogna<sup>78</sup>.

Per il borgo nuovo di Carmagnola – promosso probabilmente dai marchesi di Saluzzo in un rapporto dialettico con la comunità locale nella prima metà del Duecento, aggregando un insediamento policentrico attestato fin dalla prima metà dell'XI secolo<sup>79</sup> – il mercato dovette svilupparsi gradual-

---

<sup>72</sup> G. ALBERTONI, *Il ruolo di vescovi e conti nello sviluppo urbano del Tirolo meridionale in età medievale (secoli XI-XIII)*, in *Semifonte in Val d'Elsa* cit., pp. 53 sg.

<sup>73</sup> *Ibidem*, pp. 55 sgg.

<sup>74</sup> *Ibidem*, pp. 61 sg.

<sup>75</sup> BORTOLAMI, *I borghi franchi nella politica territoriale dei comuni veneti* cit., p. 27.

<sup>76</sup> SETTIA, *Le pedine e la scacchiera* cit., p. 65.

<sup>77</sup> G. CLARETTA, *Notizia storica sulla più antica carta di franchigia e sui primi statuti conceduti ad Avigliana dai conti di Savoia*, «Atti della Reale Accademia delle Scienze di Torino», IX (1874), pp. 47-51 dell'estratto.

<sup>78</sup> R. MARIOTTE LÖBER, *Ville et seigneurie. Les chartes de franchises des comtes de Savoie: fin XII<sup>e</sup> siècle-1343*, Genève 1973; P. MERLIN, F. PANERO, P. ROSSO, *Società, culture e istituzioni di una regione europea. L'area alpina occidentale fra Medioevo ed Età moderna*, Cercenasco 2013, pp. 100 sgg.

<sup>79</sup> E. LUSSO, *Le relazioni tra edificio fortificato e assetto urbano. Esempi del Piemonte meridionale*, in E. LUSSO, F. PANERO, *Castelli e borghi nel Piemonte bassomedievale*, Alessandria 2008, pp. 138 sgg.

mente a seguito delle immigrazioni del XIII secolo e divenne però un centro commerciale importante solo dopo le crisi del Trecento<sup>80</sup>.

Fortemente condizionata dai signori locali, anche la fondazione del borgo nuovo di Bra, adiacente alla *villa* più antica e al castello signorile, fu concomitante con l'espansione del mercato, attestato per la prima volta nel 1188<sup>81</sup>.

Anche le vie minori che mettevano in comunicazione con le regioni d'Oltralpe, come la strada della valle Stura che portava al colle di Larche, favorivano lo sviluppo di fiere e mercati. Per esempio, nella villanova di Demonte – rifondata probabilmente tra gli anni Trenta e Quaranta del Duecento<sup>82</sup> – veniva riscosso il pedaggio già nel 1250 e una fiera annuale era attiva prima del 1305<sup>83</sup>.

In Liguria, l'ipotesi dell'esistenza di un mercato nel borgo nuovo di Millesimo, rifondato nel 1206 dai marchesi del Carretto, è sostenibile sia perché questo era favorito dalla posizione all'incrocio della strada proveniente da Vado Ligure con quella che comunica con la val Bormida, sia per l'esenzione dai tributi sul bestiame allevato dagli abitanti, che agevolava la comunità nel commercio locale, quantunque i diritti di pedaggio restassero ai signori<sup>84</sup>.

Sempre nel Ponente ligure, in valle Arroscia, negli anni 1233-1234 i marchesi di Clavesana fondarono il borgo nuovo di Pieve di Teco nei pressi di un preesistente «borgo delli mulini». Anche questa volta venivano valorizzati i diritti di pedaggio dei signori locali, che controllavano pure mulini, gualchiere e mercato. Quest'ultimo poteva beneficiare dei traffici della strada che, attraverso il colle di Nava, collegava Oneglia, il Taggiasco, l'Albenganese, la valle di Andora con il territorio soggetto ai marchesi di

---

<sup>80</sup> COMBA, *Per una storia economica del Piemonte medievale* cit., p.162.

<sup>81</sup> *Cartario dell'abbazia di Casanova fino all'anno 1313*, a cura di A. TALLONE, Pinerolo 1903 (BSSS, 14), pp. 85 sg., doc. 93, 19 agosto 1188. Cfr. LUSSO, *Le relazioni tra edificio fortificato e assetto urbano* cit., pp. 130 sgg.; F. PANERO, *Le origini dell'insediamento di Bra. Aggregazioni spontanee sotto il controllo signorile*, in *Storia di Bra dalle origini alla rivoluzione francese*, a cura di F. PANERO, I, *Le origini di Bra. Il medioevo*, Savigliano 2007, pp. 139 sgg.

<sup>82</sup> Resta aperto il problema della paternità della rifondazione di Demonte. Cfr. C. BONARDI, *Il disegno del borgo. Scelte progettuali per il centro di potere*, in *La torre, la piazza, il mercato* cit., p. 61; E. LUSSO, *Borghi, castelli e chiese nel Cuneese tra medioevo e prima età moderna*, in *Insediamenti umani e luoghi di culto* cit., pp. 140 sgg.

<sup>83</sup> COMBA, *Per una storia economica del Piemonte medievale* cit., pp. 43 sgg.

<sup>84</sup> J. COSTA RESTAGNO, *Le villenove del territorio di Albenga tra modelli comunali e modelli signorili (secoli XIII-XIV)*, in *Borghi nuovi e borghi franchi* cit., p. 276; L. PROVERO, *I marchesi del Carretto: tradizione pubblica, radicamento patrimoniale e ambiti di affermazione politica*, «Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria», XXX (1994), pp. 27 sgg.

Ceva<sup>85</sup>. L'insediamento di oltre duecento famiglie nella villanova, del resto, giustificava la presenza di un mercato, mentre la sicurezza garantita agli abitanti dal castello signorile e l'esenzione per la comunità dal pagamento di pedaggi e gabelle ne rafforzavano la stabilità.

Un esplicito riferimento ai proventi derivanti dal mercato locale, con una ripartizione tra signori e comunità, ricorre nell'atto di fondazione di Zucarello, promossa dagli stessi marchesi di Clavesana in val Neva nel 1248-1249, non lontano dallo sbocco nella piana di Albenga. Anche qui i signori si riservavano i proventi delle bannalità derivanti da mulini e forni, che sarebbero stati obbligatoriamente utilizzati dagli abitanti<sup>86</sup>.

\* \* \*

In conclusione, nonostante siano molti gli esempi che comprovano un nesso esistente tra fondazione di un borgo nuovo e creazione di un mercato rurale, con l'impegno dei detentori a investire risorse per la costruzione di magazzini, cantine, mulini, fornaci e opere di difesa e di protezione, è evidente che solo per una parte minoritaria dei nuovi insediamenti fu possibile l'apertura di un mercato o di una fiera annuale. Infatti tali iniziative erano fortemente condizionate dal numero dei residenti e dalla posizione geografica dei borghi nuovi, che se non erano in grado di intercettare i mercanti in transito oppure i prodotti del territorio circostante erano destinati all'insuccesso. Così solo una piccolissima parte delle villenove comunali e signorili ebbero una caratterizzazione commerciale perché, in definitiva, nei secoli XII-XIV divennero preminenti le esigenze mercantili e annonarie delle città, dei centri semiurbani e dei grossi borghi rurali.

Da parte loro, i signori bannali, dovendo difendere la loro posizione di controllo verso le comunità residenti nel territorio di castello, nel momento in cui si orientavano ad aprire un nuovo mercato – soprattutto quando l'abitato veniva a trovarsi lungo un'importante arteria di transito – dovevano confrontarsi costantemente con la pressione esercitata dalle città stesse e con le richieste di franchigie da parte dei comuni rurali più vivaci, tra le quali era talvolta contemplata l'apertura di un mercato e, più spesso, l'esenzione da pedaggi o la condivisione delle esazioni mercatali.

---

<sup>85</sup> COSTA RESTAGNO, *Le villenove* cit., pp. 281 sgg.

<sup>86</sup> *Ibidem*, p. 286 sgg.; P. GUGLIEMOTTI, *Nuove fondazioni signorili nella Liguria duecentesca*, in *Semifonte in Val d'Elsa* cit., pp. 96 sgg.





## *Insedimenti produttivi*



## *Insedimenti produttivi e fortificazioni nell'Italia nord-occidentale (secoli XIV-XVI)*

ENRICO LUSSO

Dietro al titolo del saggio che qui propongo si nasconde, è evidente, un tema di enorme rilevanza storiografica per quanto attiene sia agli specifici aspetti connessi con le forme e le dinamiche di organizzazione degli insediamenti produttivi – specializzati o meno che fossero, come vedremo –, sia alla preoccupazione di assicurare loro, attraverso interventi di potenziamento difensivo, la migliore e più stabile funzionalità, a prescindere dalle condizioni politiche di contorno<sup>1</sup>. Altrettanto evidente è che assai vari e articolati possono risultare, almeno in linea teorica, i rapporti intercorsi tra le due tematiche e, nel caso di insediamenti di dimensioni medio-grandi, le interrelazioni che tra loro, nel tempo, si vennero a stabilire.

Il presente contributo, lungi dal voler anche tentare di dare risposte univoche ai vari problemi che tuttora risultano, sotto molti aspetti, aperti, intende concentrare l'attenzione su quelle forme di fortificazione che, con un'indubbia ma efficace semplificazione, possono essere ritenute direttamente stimulate – e orientate – a garantire l'efficienza produttiva degli insediamenti cui si applicavano, ovvero analizzare, attraverso una selezione di esempi, quale possa essere ritenuto l'approccio ricorrente nei secoli finali del medioevo al tema della difesa “mirata” di conurbazioni protoindu-

---

<sup>1</sup> La bibliografia sul tema consta di un buon numero di saggi e di volumi che, per quanto di argomenti talvolta specifici, offrono spunti di riflessione senz'altro utili anche a una loro generalizzazione. In particolare, non ci si può esimere dal menzionare *Acque, ruote e mulini a Torino*, a cura di G. BRACCO, Torino 1988, *passim*, e *Mulini da grano nel Piemonte medievale. Secoli XII-XV*, Atti del convegno (Cuneo, 30 gennaio 1993), a cura di R. COMBA, Cuneo 1993, *passim*. Per realtà differenti da quella piemontese si citano gli studi di P. VACCARI, *I diritti concessi alle città lombarde sulle acque e sui fiumi nel medioevo*, «Archivio storico lombardo», LXXXV (1958), pp. 204-212; L. CHIAPPA MAURI, *I mulini ad acqua nel Milanese (secoli X-XV)*, Roma 1984 (Biblioteca della «Nuova rivista storica», 36), *passim*; P. RACINE, *Poteri medievali e percorsi fluviali nell'Italia padana*, «Quaderni storici», n. s., LXI/1 (1986), pp. 9-32; A.I. PINI, *Energia e industria tra Sàvena e Reno: i mulini idraulici bolognesi tra XI e XV secolo*, in *Tecnica e società nell'Italia dei secoli XII-XVI*, Atti dell'XI Convegno internazionale (Pistoia, 28-31 ottobre 1984), Pistoia 1987, pp. 1-22; S. BORTOLAMI, *Acque, mulini e folloni nella formazione del paesaggio urbano medievale (secoli XI-XIV)*, in *Paesaggi urbani dell'Italia padana nei secoli VIII-XIV*, Bologna 1988, pp. 277-330; L. CHIAPPA MAURI, *Paesaggi rurali di Lombardia. Secoli XII-XV*, Bari 1990, pp. 132-162; G. FANTONI, *L'acqua a Milano. Uso e gestione nel basso medioevo (1385-1535)*, Bologna 1990, *passim*.

striali, valutando di conseguenza quali fattori di tipo ambientale intervenissero a condizionare, caso per caso, le scelte di quanti esercitavano giurisdizione su tali complessi.

Al riguardo, pare opportuno iniziare la trattazione con quelle che erano senz'ombra di dubbio le strutture produttive più diffuse e comuni: i mulini o, per meglio dire, i complessi polifunzionali di impianti idraulici.

### *1. Mulini e impianti idraulici*

È noto come, nel medioevo e non solo, dietro al termine *molendina* si nasconde spesso una realtà assai articolata, che oltre ai mulini nel senso che oggi si tende ad assegnare al termine (da grano), comprendeva una vasta gamma di *artificia* idraulici, la cui caratteristica comune era, evidentemente, di ricorrere all'uso di una ruota per trasmettere la forza motrice dell'acqua ai meccanismi e, quindi, alle parti mobili, fossero queste macine, pistoni, maghi, mantici ecc.<sup>2</sup>

Uno dei casi su cui la storiografia ha già avuto modo di concentrare la propria attenzione, ritornando sul tema anche in anni relativamente recenti<sup>3</sup>, è quello del borgo nuovo di Cherasco. Qui, a detta dello storico cheraschese Francesco Voersio<sup>4</sup>, nel 1337 l'autorità comunale si era assunta l'onere di murare e dotare di una torre quello che, a buon conto, può essere ritenuto il principale agglomerato di installazioni produttive cheraschese, il *burgatum Sturie* o Borgo nuovo, vero e proprio polo protoindustriale collocato nel piano, alle radici del rilievo su cui si sviluppa l'abitato, e sorto tra il 1243 e gli ultimi decenni del secolo lungo la sponda meridionale del torrente che gli dava nome (fig. 1)<sup>5</sup>. Si tratta, dunque, di un intervento maturato ancora

---

<sup>2</sup> Si vedano, per un quadro di sintesi, i contributi di V. MARCHIS, *Ruote, mulini e macchine*, in *Acque, ruote e mulini a Torino* cit., I, pp. 11-77: 17-27; G. ALLIAUD, A. DAL VERME, *Le spese di gestione e manutenzione dei mulini di Torino nei secoli XIV-XVI*, *ibidem*, pp. 129-176: 148 sgg.; V. CHIARLONE, *I mulini del Piemonte bassomedievale: costruzione, funzionamento, manutenzione (secoli XIII-XIV)*, in *Mulini da grano* cit., pp. 169-188.

<sup>3</sup> Cfr., per alcuni aspetti specifici, D. LANZARDO, *Le difese di Cherasco e il castello visconteo (secoli XIII-XV)*, in *Castelli e fortezze nelle città e nei centri minori italiani (secoli XIII-XV)*, Atti del convegno (Cherasco, 15-16 novembre 2008), a cura di F. PANERO, G. PINTO, Cherasco 2009, pp. 97-118: 108; E. LUSSO, *Forme dell'insediamento e dell'architettura nel basso medioevo. La regione subalpina nei secoli XI-XV*, La Morra 2010, p. 128.

<sup>4</sup> F. VOERSIO, *Historia compendiosa di Cherasco, posto in Piemonte sotto il felice dominio della serenissima Casa di Savoia*, Mondovì 1618, pp. 81-82.

<sup>5</sup> Oltre ai saggi citati sopra, nota 3, cfr. anche F. PANERO, *Comuni e borghi franchi nel Piemonte medievale*, Bologna 1988, p. 224; I. NASO, *Attività economiche e sistemi produttivi a Cherasco fra Tre e Quattrocento*, in *Cherasco. Origine e sviluppo di una villanova*, Atti del convegno (Cherasco, 14 novembre 1993), a cura di F. PANERO, Cuneo 1994, pp. 177-192: 178.

in un contesto comunale, che precede però di pochi anni la dedizione di Cherasco ai Visconti.

Sebbene il *burgatum* risulti oggi affatto scomparso, cancellato, si ritiene, nel 1553 durante le guerre franco-imperiali<sup>6</sup>, è comunque possibile farsi un'idea abbastanza precisa della sua consistenza grazie agli estimi e agli ordinati tardotrecenteschi. Si trattava, in buona sostanza, di un sobborgo accentrato in cui trovavano posto, oltre ai mulini, un *paratorium* e alcuni bat-

---

<sup>6</sup> G.F. DAMILLANO, *Annali e Storia delle Chiese di Cherasco*, a cura di F. Bonifacio-Gianzana, B. Taricco, Cherasco 2007, p. 279.



Fig. 1 - C.G. Maffei, Catasto di Cherasco, 6 settembre 1790, particolare della zona pianeggiante, attraversata dal canale dei mulini, a ridosso del corso dello Stura, a nord del borgo (ASTo, Finanze, *Catasti*, Cherasco, all. C, n. 178B).

titori, circoscritto da una struttura che i documenti chiamano alternativamente *bastita*<sup>7</sup> o *reclussum*<sup>8</sup> – termine che si intende sinonimo di *receptum*, il cui uso è documentato nell'area anche a Pollenzo<sup>9</sup> –, cui era associato un sistema di fossati e di *barerie*, esplicitamente menzionato a partire dal 1373<sup>10</sup>.

L'immagine complessiva che sembra possibile ricavare è quella di una sorta di spazio fortificato con strutture provvisorie, separate fisicamente dalle mura allestite al cadere del XIII secolo a difesa del borgo<sup>11</sup>, ma, con ogni probabilità, coordinate con le altre opere campali che, a medio raggio, proteggevano Cherasco<sup>12</sup>. L'unico elemento in muratura del sistema – dunque, permanente – era, a quanto è dato di capire, la torre, ricordata sì da Voersio, ma mai esplicitamente menzionata nei documenti dell'epoca.

Un altro insediamento che, alla luce della documentazione conservata, mostra tratti di somiglianza con Cherasco è Demonte. In questo caso, però, poco o nulla si conosce della struttura che proteggeva gli impianti molitori, se non che si sviluppava a nord-est del concentrico e che ricorre nei documenti con i termini *barrium* (1364)<sup>13</sup>, vocabolo senza dubbio raro nel lessico medievale dell'area subalpina che sembra però evocare, a giudicare

---

<sup>7</sup> LANZARDO, *Le difese di Cherasco* cit., p. 108 e nota 62.

<sup>8</sup> Archivio Storico del Comune (d'ora in poi ASC) di Cherasco, fald. 56, fasc. 4, *Catasto del quartiere di San Pietro* (1377), f. 63; *ibidem*, fasc. 4, *Catasto del quartiere di Sant'Iffredo* (1395), denunce di *Henricus de Vineis* e di *Georgius Blanchetus*.

<sup>9</sup> *Cartario dell'abazia di Breme*, a cura di L.C. BOLLEA, Torino 1933 (Biblioteca della Società Storica Subalpina, d'ora in poi BSSS, 127), p. 247, doc. 185, 25 maggio 1244. In generale, a proposito dei ricetti e della sinonimia con il termine *reclussum*, cfr. A.A. SETTIA, *L'illusione della sicurezza. Fortificazioni di rifugio nell'Italia medievale: «ricetti», «bastite», «cortine»*, Cuneo-Vercelli 2001, p. 114 e nota 388.

<sup>10</sup> LANZARDO, *Le difese di Cherasco* cit., p. 108.

<sup>11</sup> A proposito delle mura di Cherasco cfr. G. GULLINO, *La topografia e il primo popolamento della villanova di Cherasco*, in *Cherasco* cit., pp. 87-106: 87-92; LUSSO, *Forme dell'insediamento e dell'architettura* cit., pp. 123-128.

<sup>12</sup> Nuovamente, LANZARDO, *Le difese di Cherasco* cit., pp. 103-112; LUSSO, *Forme dell'insediamento e dell'architettura* cit., pp. 126 sgg.

<sup>13</sup> In quell'anno si apprende che spettavano alla curia angioina la metà dei diritti su «duorum molandinorum sitorum infra barrium Demontis versus portam Quanti». Il testo cui si fa qui riferimento è quello del documento originale conservato presso l'ASCDemonte, *Pergamene*, n. 8, 3 agosto 1364. La versione pubblicata nel *Codex Demontis (1305-1509)*, a cura di P. MOTTA, Asti 1908, p. 29, presenta infatti errori di trascrizione grossolani al punto che il contenuto del documento ne risulta del tutto travisato. L'edizione riporta infatti le diciture *bacium* e *Quarti* al posto di quelle, rispettivamente, di *barrium* e *Quanti*, ovvero «di Kant» dal nome del torrente che scorre a nord dell'abitato.

dalla sua etimologia, l'idea di un quartiere “chiuso”<sup>14</sup>, e *recluxium* (1509)<sup>15</sup>, esattamente come nel caso di Cherasco. Rispetto a questo esempio, però, è da credere, se si vuol prestare fede alla veduta di Demonte del *Theatrum Sabaudiae*<sup>16</sup>, che il sistema difensivo allestito per proteggere i mulini del luogo si sviluppasse a diretto contatto – se non addirittura integrato – con le mura del borgo, tanto che, in almeno un caso, un mulino ne sfruttava fisicamente le strutture come sostegno dell'albero e della ruota (fig. 2). Qualcosa di simile doveva avvenire anche a Castelnuovo Bormida, dove nel 1490 il marchese di Monferrato Bonifacio III, richiedendo agli uomini locali di «edificare turrium unum in [...] flumine Burmide deversus locum Cassinarum», descritto come «attingentem muros» e utile «pro fortalicio e

<sup>14</sup> Per qualche riflessione al riguardo mi permetto di rimandare a E. LUSSO, *Lo sfruttamento dell'energia idraulica a Demonte. Mulini e opifici tra medioevo ed età moderna*, «Langhe, Roero, Monferrato. Cultura materiale, società, territorio», 7 (2013), pp. 33-63: 38.

<sup>15</sup> *Codex Demontis* cit., p. 269, 25 ottobre 1509. Originale in ASCDemonte, *Pergamene*, n. 83.

<sup>16</sup> *Theatrum statuum regiae celsitudinis Sabaudiae ducis, Pedemontii principis, Cypris regis*, II, Amstelodami 1682, tav. 45, 1666.



Fig. 2 - G. Boetto, *Demontium*, 1666, particolare dell'area suburbana a nord dell'abitato attraversata dal canale dei mulini (inc. anonima in *Theatrum statuum regiae celsitudinis Sabaudiae ducis, Pedemontii principis, Cypris regis*, II, Amstelodami 1682, tav. 45).

de fortalicio dicti loci», concedeva loro facoltà «fabricandi in dicto torrione molendinum unum» (fig. 3)<sup>17</sup>.

Può essere a questo punto interessante analizzare il caso di un insediamento che a partire dalla seconda metà del XIV secolo iniziò a costruire le proprie fortune economiche sulla lavorazione e la tintura dei panni – e dunque necessitava di un comparto produttivo di una certa ampiezza –, ma che, come è stato osservato, si era sviluppato in un territorio caratterizzato da una generale scarsità idrica<sup>18</sup>, la qual cosa rendeva l'acqua un bene assai prezioso e, dunque, da difendere prioritariamente: Chieri. Non è questa la sede per analizzare nel dettaglio il ruolo assunto da tali condizionamenti ambientali nell'orientare la politica comunale nel XIII secolo; basti sapere

---

<sup>17</sup> Archivio di Stato di Torino (d'ora in poi ASTo), Corte, *Monferrato feudi*, m. 24, n. 1, 28 ottobre 1490. Per qualche ulteriore riflessione cfr. anche E. LUSSO, *Torri extraurbane a difesa di mulini nel Piemonte medievale*, in *Case e torri medievali*, III, Atti del IV Convegno di studi «Case e torri medievali, Indagini sui centri dell'Italia comunale (secc. XI-XV). Piemonte, Liguria, Lombardia» (Viterbo-Vetralla, 29-30 aprile 2004), a cura di E. DE MINICIS, E. GUIDONI, Roma 2005, pp. 48-59: 52.

<sup>18</sup> M. MONTANARI PESANDO, *Carenza idrica e attività molitorie nella Chieri medievale (secoli XII-XV)*, in *Mulini da grano* cit., pp. 11-46.

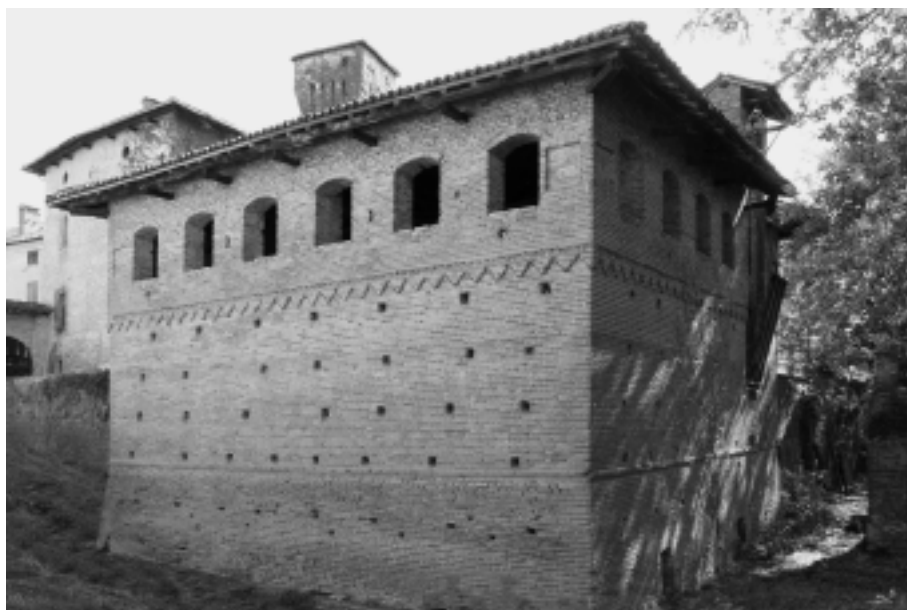


Fig. 3 - Il *torrionus* di Castelnuovo Bormida voluto dal marchese Bonifacio III di Monferrato nel 1490, dove gli uomini del luogo ottennero di poter installare un mulino (foto E. Lusso).



che, in almeno due casi, le magistrature intervennero rifondando e fortificando un borgo preesistente (Riva presso Chieri, 1223)<sup>19</sup> e creandone uno *ex novo* (Villastellone, 1236)<sup>20</sup> con l'esplicito obiettivo di garantirsi il controllo di corsi d'acqua la cui portata fosse in grado di movimentare con costanza nuovi impianti molitori che non tardarono a essere realizzati *in loco*. E, nel caso di Riva, sopravvive tuttora testimonianza di un complesso fortificato di verosimile origine trecentesca, il mulino della Torre (con ogni probabilità la *bizocho molendini* citata nel 1546<sup>21</sup>), adiacente il perimetro difeso del borgo (fig. 4)<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> EAD., *Villaggi nuovi nel Piemonte medievale. Due fondazioni chieresi nel secolo XIII: Villastellone e Pecetto*, Torino 1991 (Biblioteca storica subalpina, d'ora in poi BSS, 208), pp. 21-22. Qualche riflessione al riguardo anche in D. CAFFÙ, *Costruire un territorio: strumenti, forme e sviluppi locali dell'espansione del comune di Chieri nel Duecento*, «Bollettino storico bibliografico subalpino (d'ora in poi SBS)», CIII (2005), pp. 401-444: 416 sgg.

<sup>20</sup> MONTANARI PESANDO, *Villaggi nuovi nel Piemonte medievale* cit., pp. 23 sgg.; EAD., *Carenza idrica e attività molitorie* cit., pp. 16-22.

<sup>21</sup> ASCChieri, art. 143, par. 1, vol. 62, *Catasto 1546*, f. 15v.

<sup>22</sup> Si vedano, per notizie al riguardo, G. VANETTI, *I rii, le bealere e i mulini nella storia di Chieri*, Chieri 1996, pp. 25-26; e LUSO, *Torri extraurbane a difesa di mulini* cit., pp. 50-51.



Fig. 4 - La torre a difesa di uno degli impianti molitori presso Riva di Chieri (foto E. Lusso).

Per quanto riguarda nello specifico Chieri, il sistema produttivo del grosso borgo si articolava attorno ad alcune derivazioni del rio Tepice e, a partire probabilmente dal XIII secolo, contava almeno sette impianti<sup>23</sup>. Si tratta, com'è consueto, di *ingenia* disposti all'esterno del perimetro fortificato più antico, che, secondo le fonti, prese forma dopo il 1168, anno in cui il vescovo di Torino concedeva i *boni usus et consuetudines* ai *burgen-ses chieresi*<sup>24</sup>.

Tuttavia, dal momento che, nei decenni finali del Duecento, le magistrature comunali deliberarono la realizzazione di un consistente ampliamento dello spazio urbano, dando così il via alla creazione di un secondo, poderoso e assai articolato limite difensivo con andamento pressoché concentrico rispetto a quello delle mura originarie – limite documentato però, per la prima volta, solo negli statuti del 1313<sup>25</sup> –, potrebbe legittimamente nascere il sospetto che, oltre a necessità demografiche, l'intervento fosse volto a garantire protezione agli impianti molitori, i quali, senza eccezione, si trovarono iscritti entro il nuovo perimetro murario.

In realtà, in quel momento l'economia chierese era ancora essenzialmente basata, da un lato, sulle attività commerciali e, dall'altro, sullo sfruttamento agricolo del *districtus*<sup>26</sup>, e dunque non si riscontrano i presupposti economici a giustificazione di un'impresa di tale portata. Se non bastasse, nel pieno Quattrocento, fallita l'urbanizzazione estensiva delle aree rese disponibili all'interno delle nuove mura a causa della decompressione demografica determinata dalle iterate epidemie di peste, risulta evidente dalle fonti come la difesa dei mulini presenti tra le due cerchie murarie fosse ancora affidata a opere militari puntiformi. Nel 1451 sono infatti documentate spese per la riparazione della *batagleria sive turris* a protezione degli impianti «que sunt intus locum Cherii», collocata «ad portam Rivi superio-

---

<sup>23</sup> MONTANARI PESANDO, *Carenza idrica e attività molitorie* cit., pp. 22-29.

<sup>24</sup> Il documento è pubblicato in *Il Libro rosso del comune di Chieri*, a cura di F. GABOTTO, F. GUASCO DI BISIO, Pinerolo 1918 (BSSS, 75), pp. 1-2, docc. 1-2, 7 aprile 1168. Tratta dell'assetto delle più antiche mura di Chieri G. LANGE, *Le mura di Chieri*, in *Atti del X Congresso di Storia dell'architettura* (Torino, 1957), Roma 1959, pp. 138-159.

<sup>25</sup> *Statuti civili del comune di Chieri (1311)*, a cura di F. COGNASSO, Pinerolo 1913 (BSSS, 76), p. 73, cap. 227, *De plano barbacanarum fossatorum circharum manutenendo*. A proposito dello sviluppo e dell'assetto delle mura chieresi nel corso della storia, oltre al già citato saggio di LANGE, *Le mura di Chieri* cit., *passim*; cfr. anche E. LUSSO, *Rocchetta e mura urbane di Chieri*, in *Atlante castellano. Strutture fortificate della provincia di Torino*, a cura di M. VIGLINO, A. BRUNO jr., E. LUSSO, G.G. MASSARA, F. NOVELLI, Torino 2007, pp. 88-89.

<sup>26</sup> Si vedano al proposito, rispettivamente, G. BERRUTO, *Le origini del comune di Chieri (955-1238) e la formazione del suo territorio politico*, Chieri 1974, pp. 23 sgg.; C. ROTELLI, *L'economia agraria di Chieri attraverso i catasti dei secoli XIV-XVI*, Milano 1967, *passim*.

rem», nei pressi della *via murorum circharum*<sup>27</sup>. Si tratta, a tutti gli effetti, di una torre isolata, ancora conservata entro il tessuto urbano (fig. 5) che, solo nel corso dei secoli XVIII e XIX, riuscì infine, gradualmente, a saturare lo spazio esterno alle mura del XII secolo<sup>28</sup>.

## 2. Comparti produttivi specializzati

L'esempio chierese risulta utile anche a introdurre l'analisi di un'altra categoria di conurbazioni produttive, le quali, sebbene anch'esse perlopiù composte da "macchine" idrauliche, paiono caratterizzarsi per un più ele-

---

<sup>27</sup> ASCChieri, art. 137, par. 2, vol. 6, f. VI.

<sup>28</sup> Per una sintesi delle vicende urbanistiche del borgo e del suo assetto topografico in età medievale, rimando a I. MADDALENA, *Le torri degli hospicia a Chieri*, in *Case e torri medievali cit.*, III, pp. 25-36. Per gli sviluppi moderni e contemporanei si veda invece G. VANETTI, *Chieri. Apunti di storia*, Chieri 1996, pp. 80 sgg.



Fig. 5 - La bataglieria a difesa del comparto molitorio sorto a Chieri presso la *Porta rivi superior* (foto E. Lusso).

vato grado di specializzazione funzionale. Un caso di indubbio interesse, anche perché poco noto alla storiografia, è quello di Caselle (fig. 6), insediamento alle porte di Torino che pare precocemente – e, a quanto si sa, per un arco cronologico relativamente limitato, dal momento che al principio del XVIII secolo tale specializzazione appariva già marginale<sup>29</sup> – votato alla produzione su ampia scala di carta.

Utili a tratteggiare le dimensioni anche economiche dell'attività cartaria casellese sono i consegnamenti del 1469-1471<sup>30</sup>. Come ben emerge dall'analisi condotta da Beatrice Del Bo<sup>31</sup>, si deve però preliminarmente tenere

---

<sup>29</sup> Cfr., al riguardo, quanto documentato dall'intendente G. Sicco, *Relazione distinta storica e generale di tutte le città, terre e luoghi della provincia di Torino colla spiegazione dello stato e coltura dei beni dei rispettivi territori et aggiornata di altre particolari notizie coerentemente al disposto dell'ultime regie istruzioni*, Torino 1753, ms. in ASTo, II Archiviazione, capo 79, m. 12, vol. I, ff. 224v-225v.

<sup>30</sup> ASTo, Camera dei conti, art. 737, par. 1, *Consegnamenti*, vol. 30.

<sup>31</sup> *Impianti cartari nel Milanese tardomedievale: le folle di Ponteseato*, in questo volume.



Fig. 6 - G.A. Naretto, *Misura generale del territorio di Caselle fatta fare dalla magnifica comunità [...]*, 1746, particolare del borgo murato con, ben evidente, il sistema idrico (ASTo, Finanze, *Catasti*, Caselle, all. C, n. 200).

presente il fatto che, nel caso specifico delle cartiere, le singole installazioni si configuravano spesso come impianti di una complessità – e, di riflesso, di dimensioni – superiore rispetto agli altri *ingenia* idraulici. Significativo al riguardo è la cinquecentesca descrizione proprio di un complesso casellese, il quale risultava composto da un «battitore con suo salto et acquedutto et doe rotte voltanti a coppì coperto con tutti suoi hediffitii et ingenii ad uso di far papero, fabricato insema una casotta ad esso contigua, coperti a coppì; et anche uno benalle ivi propinquo per tender et sugar la carta; incluso la caldera ad uso di incolar la carta»<sup>32</sup>. Ritornando a noi, al cadere degli anni Sessanta del Quattrocento, accanto alle strutture di diretta gestione ducale, limitate ai mulini *Sancte Marie* e «de Molinotorum cum duabus rotis»<sup>33</sup>, e tralasciando lo «ius faciendi et construendi ingenium papiri» – che, essendo un privilegio signorile fiscalizzato, non è necessariamente da intendere quale indice significativo della volontà, da parte delle persone che ne godevano, di procedere alla costruzione di una cartiera<sup>34</sup>, si contano un *amolatorium*<sup>35</sup>, due segherie<sup>36</sup>, quattro *batenderia* da canapa<sup>37</sup>, un follone per panni<sup>38</sup>, un mulino da olio<sup>39</sup>, un mulino per la spremitura delle *galle* (probabilmente per ottenere inchiostro)<sup>40</sup>, almeno 14 bat-

<sup>32</sup> ASTo, Corte, *Paesi per A e B*, m. 27C, fasc. 1, f. 4v, 1 gennaio 1582.

<sup>33</sup> ASTo, Camera dei conti, art. 737, par. 1, *Consegnamenti*, vol. 30, f. 1.

<sup>34</sup> Per esempio *ibidem*, f. 109.

<sup>35</sup> *Ibidem*, f. 64: Bartolomeo Malegnani consegnava «medietatem unius amolatoris [...] subtus molendinum», confinante con la *rugia molendinorum* e la *platea ulmi Beate Marie* e dunque, rispetto a quanto si conosce dell'assetto topografico del borgo – per il cui dettaglio mi permetto di rimandare a LUSSO, *Forme dell'insediamento e dell'architettura* cit., pp. 21-24 – collocato probabilmente entro i confini dell'abitato. L'altra metà era consegnata dal suo parente Pietro (ASTo, Camera dei conti, art. 737, par. 1, *Consegnamenti*, vol. 30, f. 283) e coerentemente descritta presso la stessa *rugia* e il cimitero della chiesa di Santa Maria.

<sup>36</sup> *Ibidem*, ff. 116: Giorgio Mazzolati dichiarava un «saltum unius ressie cum duabus rotis [...] ad Serminos»; 154: Giovanni Panero e suo fratello consegnavano «unam ressiam cum artificiiis» nei pressi di «unum baptenderium canape et appapiri cum duabus rottis [...] ad Frascheam», confinante con il rio Caldano e anch'esso di loro proprietà.

<sup>37</sup> *Ibidem*, ff. 189: il *presbiterus* Giovanni Marchisio consegnava «medietatem unius batenderii canape cum suis artificiiis et ingeniiis [...] in via Perrencha»; 245: Antonio Rubeo dichiarava, oltre ad altri *ingenia*, «unum batenderium canapis cum suis hedifficiis et artificiiis [...] ad Sanctum Gratum»; 274: Gaspardo Costeretto consegnava «quartam partem unius baptenderii pro indiviso cum Petro Costereti [...] ad viam rugie». Per il quarto cfr. sopra, nota precedente.

<sup>38</sup> *Ibidem*, f. 154: Giovanni Panero e fratello consegnavano «unum paratorium ad parandum panos» ad *Frascheam*.

<sup>39</sup> *Ibidem*, f. 245: il già citato Antonio Rubeo dichiarava «duos ingenia cum duabus rotis, videlicet unum ad faciendum oleum et aliud ad faciendum papirum [...] ad Aynaverios strate Ciriaci».

<sup>40</sup> Ancora Rubeo (*ibidem*), consegnava, nei pressi del *batenderium* da canapa, «unum aliud ingenium molendini ad molandum gallam».

titoi generici<sup>41</sup> e oltre 36 battitoi da carta a una o più ruote<sup>42</sup>, concentrati nelle località di *Montrucha*, *vadum Petre*, *Pissote*, *Fraschea*, *vadum Cerrenchum*, e presso il torrente Caldano, ovvero nell'area dove al principio del

---

<sup>41</sup> *Ibidem*, ff. 5: Giovanni degli Uomini consegnava un «baptitorium cum una rota et quatuor pillis [...] ad vadum Petre»; 35: Tommaso Fossati «unum baptitorium cum una rota [...] ad Montrucham»; 111: Antonio Pastore «unum baptitorium cum duabus rotis [...] ad Pissotas», confinante il rio Caldano; 118: Bartolomeo degli Uomini «unum [...] baptitorium cum una rota [...] ultra Caldandum»; 128: Antonio Mazzolato «terciam partem unius ingenii baptitorii pro indiviso cum Anthonio et Petro fratribus de Martinagliis [...] ad Frascheam subtus vadum de Donis», confinante con il rio Caldano; 150: Antonio di Giovanni Cossa «unum [...] baptitorium cum una rotta et suis hedifficiis, ingeniis et artificiiis [...] ad Ruchum»; 153: Antoniolo Cazia «medietatem [...] baptitorii unius rotte cum tribus pillis pro indiviso cum Petro Rubey [...] in Cerrea»; 226: Ludovico Croce di Chivasso «unum baptitorium cum una rotta [...] extra portam de Palmeriis, in strata de Ciriaci»; 235: Pietro Rubeo e fratelli «unam [...] rottam baptitorii» *ad Montrucham*, accanto all'*ingenium* di Antoniolo Cazia; 258: Antoniolo Ingegnati il cospicuo patrimonio di «dimidium baptitorium cum una rotta et aliud dimidium baptitorium», «unum aliud baptitorium cum una rotta», «unum aliud baptitorium cum una rotta» e «unum aliud baptitorium cum una rotta», tutti «in finibus Casellarum, ad vadum Cerrenchum» e tutti confinanti; 280: Bartolomeo Ingegnati «unum baptitorium cum duabus rotis [...] ad Montrucham», coerente la *rugia molendinorum*, «medietatem alterius baptitorii [...] ad vadum Cerrenchum», dove era posto «unum aliud baptitorium cum una rotta»; 282: Martino e Claudio Ingegnati «unum baptitorium cum duabus rottis et aliis hedifficiis et artificiiis [...] ad Montrucham sive ad Conchum»; 303: Giovanni e Martino Vacca «quartum unius salti cum medietate unius baptitorii et suis ingeniis et artificiiis pro indiviso cum Iohanne Rubeo et Iacobo Inignati [...] ad Ruatum», coerente la *rugia de Inignati*; 309: Giovanni Allardeto di Bourg-en-Bresse «unam [...] rottam baptitorii [...] ultra Caldano» confinante con il *casiamentum* di una pesta da carta.

<sup>42</sup> *Ibidem*, ff. 5: Giovanni degli Uomini consegnava «medietatem duarum baptitoriorum ad fabricandum papirum cum eorum hedifficiis et artificiiis [...] ad flumen Caldani», confinante con il rio e una segheria; 7: Catalano Beria «unum baptitorium unius rote cum quinque pillis ad fabricandum papiri» fuori porta Palmeria; 8: Giovannetto di Giovanni Virone «unam rotam unius baptitorii papiri cum suis ingeniis et artificiiis pro indiviso cum Gabriele de Andurno [...] ad Frascheam», coerente il rio Caldano; 69: Pietro Solero «unum baptitorium appapiri cum una rota [...] ad Montrucham», confinante con la *rugia molendinorum*; 108: Tommaso degli Uomini «unum baptitorium appapiri cum una rota [...] ad Pissotas seu ad vadum de Pinoncello»; 118: Bartolomeo degli Uomini «unum baptitorium cum una rota ad fabricandum appapirum [...] ad vadum Petre»; 127: Antonio e Pietro fratelli Martinagli «duas partes unius ingenii papiri construendi pro indiviso cum Anthonio Mazolato [...] ad Frascheam subtus vadum de Donis», coerente il rio Caldano; 143: Matteo Santo «unum saltum ingenii appapiri [...] ad Gerbolam de Rueto»; 149: Gabriele Gozzo di Andorno «medietatem duarum rottarum unius ingenii seu baptitorii appapiri [...] in Fraschea» e «aliam medietatem unius baptitorii papiri cum una rotta», sempre «in Fraschea», confinante con Giovanni Vernone «pro alia medietate» e con il *baptitorium* di Giovanni Alardeto; 150: Antonio di Giovanni Cossa «unum baptitorium papiri cum una rotta [...] ad Montrucham»; 153: Antoniolo Cazia «unum baptitorium unius rotte papiri cum suis hedifficiis [...] ad Montrucham», confinante con la *rugia molendinorum* e l'*ingenium* di Cristoforo Carletto; 154: Giovanni Panero e fratello «unum baptenderium canape et appapiri cum duabus rottis [...] ad Frascheam», confinante con il rio Caldano e la *ressia*; 174: Nicolao di Paganino Cazia la bellezza di «unum baptitorium papiri cum suis ingenis et artificiiis [...] ad

XIV secolo i Savoia avevano concesso agli uomini locali di derivare un canale – la *rugia molendinorum* citata nel consegnamento<sup>43</sup> – per alimentare gli artificieri idraulici<sup>44</sup>.

---

Cornum Boveti), «unam aliam rotam papiri [...] sub caseamento ingenii predicti», «unam aliam rotam papiri [...] in eodem loco», «unam aliam rotam cum omnibus suis ingenis et artificis [...] ibidem» e confinante con Nicolao Pupillo «pro alio baptitorio», «unam aliam rotam [...] ibidem ab alio latere» e «unam aliam rotam [...] ultra Caldani», coerente il rio; 181: Giacomo, Marchetto e fratelli Castellotto «dimidium baptitorium papiri pro indiviso cum Petro Vernone [...] ad Gorretum», confinante con il rio Caldano e la *ritana* della Frasca; 200: Giacomo di Enrichetto Ingegnati «medietatem unius rotte unius baptitorii papiri cum ingenis et artificis pro indiviso cum Iohanne Rubeo et Iohanne Vacheti [...] ad Gerbolam de Ruato»; 210: gli eredi di Michele Bonati «terciam partem unius baptitorii cum una rotta et aliis suis artificis ad fabricandum papirum pro indiviso cum Petro et Iohanne de Bonatis [...] ad vadum de Pontetis»; 218: gli eredi di Tommaso Costero «unum baptitorium papiri cum suis ingenis et artificis [...] ad stratam Ciriaci», «unam rottam unius baptitorii papiri cum suis ingenis et artificis [...] ad Montrucham» e «unam aliam rotam pro artificis predictae contiguam»; 223: Pietro Bonato «terciam partem unius ingenii baptitorii papiri cum una rota et suis hedificis et artificis pro indiviso cum Iohanne eius fratre [...] ad vadum de Pontetis» coerente il rio Caldano e «terciam partem alterius ingenii pro fabricando papirum cum una rota [...] ad vadum de Domis, ad fines Burgari» anch'esso confinante con il rio; 226: Ludovico Croce di Chivasso un «baptitorium papiri cum una rota ac suis hedificis» «extra portam de Palmeris, in strata de Ciriaci»; 229: Michele Gerio di Torino «unum baptitorium papiri cum duabus rottis [...] ad Pillotas» coerente il rio Caldano; 231: Giovanni Bonati «terciam partem unius baptitorii papiri cum omnibus suis ingenis et artificis pro indiviso cum Petro eius fratre [...] ad vadum de Pontetis» lungo il rio Caldano; 235: Pietro Rubeo e fratelli «unam rottam baptitorii papiri cum suis hedificis, caseamentis, artificis [...] ad Montrucham» accanto all'*ingenium* di Antonolo Cazia; 245: Antonio Rubeo «unum baptitorium papiri cum duabus rottis [...] in Cesaria sive ad Breandini» coerente la *rugia molendinorum*, «duos ingenia cum duabus rotis, videlicet unum ad faciendum oleum et aliud ad faciendum papirum [...] ad Aynaverios strate Ciriaci»; 258: Antonolo Ingegnati «unum baptitorium papiri cum una rota [...] in Ressaria super rugia molendinorum»; 263: Guglielmo, Giovanni ed Eldrado fratelli di Martino Costero «dimidiam rottam baptitorii papiri [...] ad Montrucham», confinante la *rugia molendinorum* e «aliam dimidiam rottam baptitorii papiri» sempre *ad Montrucham* e ugualmente coerente la bealera; 280: Bartolomeo Ingegnati, «ad vadum Cerrenchum», «medietatem unius ingenii papiri» e «unum baptitorium papiri cum duabus rotis» confinante con il rio Caldano; 294: Giovanni Croce di Torino «unum baptitorium cum una rota ad faciendum papirum [...] in strata Ciriaci», coerente la citata *rugia*, «unam rottam alterius ingenii papiri cum suis artificis [...] ad Pissotas sive in valle Perosia» accanto ad «aliam rotam sub eodem caseamento ibidem contigua»; 309: Giovanni Allardeto di Bourg-en-Bresse «medietatem duarum rottarum unius baptitorii papiri cum suis caseamentis pro indiviso cum Gabriele de Andurno [...] ad Frasca»; 313: Cristoforo Carletto di Chivasso «medietatem unius rote unius baptitorii papiri [...] ad Montrucham», coerente con la *rugia communis*, con «aliam medietate dicte rote cum suis hedificis, artificis ibidem contigua», adiacente il *baptitorium* di Antonolo Cazia.

<sup>43</sup> Oltre alle citazioni ricordate sopra, note precedenti, cfr. anche *ibidem*, ff. 50, 78, 86, 98, 121, 130.

<sup>44</sup> Cfr. oltre, testo corrispondente alla nota 46.

È interessante osservare come la concessione alla locale comunità di diritti per lo sfruttamento delle acque si configuri come la contropartita per gli oneri richiesti nel 1337 da Aimone di Savoia per chiudere con «convenienti muro», di fatto rifondandolo<sup>45</sup>, il luogo di Caselle e realizzare i necessari «fossata et spacia seu valba»<sup>46</sup>. Tuttavia, non pare che alcuna di queste strutture sia stata esplicitamente orientata alla difesa del nascente comparto produttivo, il quale anzi, forse perché in larga parte gestito da privati imprenditori-appaltatori – tra i quali, nel 1440, vi era anche l'*habitor Casellarum* che chiedeva il permesso al comune di Torino di poter costruire un *papirerium* nei pressi della Dora<sup>47</sup> –, risulta essere non solo sostanzialmente isolato rispetto all'area insediativa del borgo nuovo, ma del tutto privo di qualunque opera di protezione.

Un discorso simile può essere proposto nel caso di Giaveno, località soggetta al controllo degli abati di San Michele della Chiusa e da questi dotata di cortina muraria nel 1347<sup>48</sup>, che tra tardo medioevo e prima età moderna pare sviluppare una significativa – quanto inedita – specializzazione nella lavorazione di manufatti metallici, paragonabile, se non addirittura superiore, alla più documentata e nota vocazione metallurgica dell'*hinterland* di Avigliana<sup>49</sup>.

Per quanto attiene alle aree adiacenti il borgo murato, l'asse su cui si reggeva il comparto produttivo locale è da individuarsi nella *bealeria mo-*

---

<sup>45</sup> A proposito degli esiti urbanistici di medio termine di tale intervento, rimando a LUSSO, *Forme dell'insediamento e dell'architettura* cit., pp. 21-24.

<sup>46</sup> Il documento, conservato in originale presso ASTO, Corte, *Provincia di Torino*, m. 8C, fasc. 2, n. 1, 28 febbraio 1337, è stato brevemente commentato da SETTIA, *L'illusione della sicurezza* cit., p. 136, nota 463. Nell'occasione era stabilito «quod villa Casellarum et burgus eiusdem de bono, apto, et convenienti muro claudatur infra decem annos [...], inchoandum per totum circuitum ipsius burgi et ville circumcircha, prout protenduntur fossata et spacia seu valba [...], quiquid murus trium pedum integrorum in grossitudine et viginti pedum integrorum in altitudine supra terra habet et habere debeat et non minus». E per far fronte alle «expensis murorum et clausurarum dicte ville Casellarum» si concedeva alla comunità l'usufrutto di settanta giornate di terra «inter fines Casellarum, in locis appellatis Lavorest et Ranthiana», nelle quali fu assegnata la facoltà di «rugia seu bealeria [...] a finibus Ciriaci et Sancti Mauriti [...] facere extollere».

<sup>47</sup> Cfr. S.A. BENEDETTO, *Macchine idrauliche e attività artigianali a Torino nel XV secolo*, in *Acque, ruote e mulini* cit., I, pp. 177-194: 188.

<sup>48</sup> Per dettagli sull'argomento, mi permetto di rimandare nuovamente a LUSSO, *Forme dell'insediamento e dell'architettura* cit., pp. 77-92.

<sup>49</sup> In generale sull'argomento si veda il recente L. PATRIA, «*Locus prontior et idoneor est ad artes et merchancias quam ad agriculturam*»: il distretto siderurgico di Avigliana tardomedievale, in *Terre rosse, pietre verdi e blu cobalto. Miniere di Usseglio. Seconda raccolta di studi*, a cura di M. ROSSI, A. GATTIGLIA, Usseglio 2013, pp. 107-144.



*lendinorum Olaxii*, ricordata dagli statuti del 1454<sup>50</sup>, ma citata per la prima volta alcuni anni prima con il nome di «aqueductum [...] in quodam rip-pagio nuncupato Olaxii»<sup>51</sup>. Per quel che è dato di capire, il canale si staccava dal torrente che gli dava il nome a monte dell'abitato, ne lambiva le difese settentrionali alimentando gli impianti molitori abbaziali<sup>52</sup> e si ricongiungeva poco più a valle al torrente stesso dopo aver attraversato la lingua di terra compresa tra esso e il fossato delle mura (fig. 7). Proprio in

<sup>50</sup> Pubblicati da G. CLARETTA, *Cronistoria del municipio di Giaveno dal secolo VIII al XIX; con molte notizie relative alla storia generale del Piemonte*, Torino 1875, doc. 2, 11 gennaio 1454, pp. 590-624: 615-616, cap. 102, *De non frangendo bealeriam molendinorum*.

<sup>51</sup> ASCGiaveno, *Archivio storico*, vol. 1, fasc. 11, 1450-1452.

<sup>52</sup> Se ne ha notizia solo a partire dall'età moderna. Nel 1625 sono menzionati quattro impianti, collocati nei «prati posti vicino al castello del luogo di Giaveno, denominati li prati de' molini»: ASTo, Economato dei benefici vacanti, *Abbazia di San Michele della Chiusa*, m. 5, fasc. 2, 1625; 19, 21 gennaio 1701. Si ricorda che il castello sorgeva a nord-ovest del borgo: LUSSO, *Forme dell'insediamento e dell'architettura* cit., pp. 79 sgg.



Fig. 7 - G.E. D'Envicis, *Mappa originale del territorio di Giaveno di qua dal torrente Sangone*, 1785, particolare del borgo murato con l'area, immediatamente a sud del rivo Ollasio, attraversata dal canale dei mulini (ASTo, Finanze, *Catasti*, Giaveno, all. C, n. 27).

questa zona, nel 1484, i sindaci della comunità concedevano a Micheletto Palmero una «plateam cum arboribus» con il permesso di «edificare unam fussinam seu domunculam ad laborandum»<sup>53</sup>. All'epoca, nello stesso luogo, era probabilmente già attivo il «magister Iacobus de Millano ferrerius», cui gli abati, all'atto del suo giuramento di vassallaggio nel 1481, commissio-  
navano una *fenestra ferrata*<sup>54</sup>.

Se nei pressi dell'Ollasio, anche più a oriente della villa murata, si concentravano senz'altro un certo numero di fucine, gli impianti disseminati sul territorio erano ben più numerosi. Nei consegnamenti del 1450-1452 sono ricordate due *fluxine* di proprietà abbaziale «in Castellario» e una «in Castelletto»<sup>55</sup>, mentre ben maggiori sono gli *ingenia* menzionati nel catasto del primo Cinquecento (32, di cui ben 25 *fochi fluxine*), collocati principalmente nelle località *Fornellum* e *Infernum* (toponimo significativo), presso la riva sinistra del Sangone, e alimentati da un proprio *beale* (distinto, probabilmente, dalla *bealera molendinorum* che forniva energia agli altri impianti)<sup>56</sup>. Per non parlare dei 54 macchinari idraulici documentati nella se-

---

<sup>53</sup> ASCGiaveno, *Archivio storico*, vol. 4, doc. 26, 18 maggio 1484.

<sup>54</sup> *Ibidem*, vol. 2, fasc. 2, 23 novembre 1481.

<sup>55</sup> *Ibidem*, vol. 1, fasc. 11, ff. 1, 1451; 2, 1450. Assume di riflesso maggior rilievo la presenza negli statuti, pressoché coevi, del 1454, di un capitolo inteso a disciplinare la creazione di *carbonerie* sul territorio del comune: CLARETTA, *Cronistoria del municipio di Giaveno* cit., doc. 2, 11 gennaio 1454, p. 609, cap. 75, *De personis facientibus carbonerias super communi*.

<sup>56</sup> ASCGiaveno, *Archivio aggiunto*, vol. 43, *Catasto 1500*, tomo II, ff. 498v: Chiaberto Balbo consegnava «unum fochum fluxine [...] in Fornello»; 506v: Claudio Calcagno «unum fochum fluxine [...] in Fornello» coerente il torrente Sangone; 507v: Bartolomeo Calvetto «domum unam cum orto, curtile et afayteria [...] in Buffa superiore»; 515v: Giacomo Bergero «nonam partem unius baptitorii [...] in Fornello et subtus pontem»; 516: Lorenzo Bergero «peciam verneti cum duabus partibus terciæ partis baptitorii novi [...] in Fornello» confinate la *bealera molendinorum*; 530: Giacomo Boniffeto «duas partes unius fluxine in qua sunt tres fochos [...] in Fornello», accanto alla forgia di Bartolomeo Piccone; 531: Giacomo Piccone «tenementum unum domorum cum uno focho fluxine et terciæ parte unius baptitoris canape [...] in Fornello superiore», coerente il *beale*; 534: Pietro Colombatto «unum fochum fussine [...] in Inferno», confinante con il Sangone; 539v: Giacomino Grande «fochum unum cum dimidio fussine [...] in Fornello»; 547v: Antonio Valletto «domum cum uno artificio cum eius rota [...] in Buffa superiore» e «terciam partem unius fluxine seu unum fochum» anch'essa «in Fornello superiore», confinate il Sangone; 553v: Giovanni, Tommaso e Giovannetto Calcagno «terciam partem unius fluxine seu unum fochum [...] in Buffa superiore seu Fornello», adiacente il Sangone; 569v: Amedeo Calvetto «unum fochum fluxine [...] in Fornello»; 573: Stefano e Giovanni Biglione «unum fochum fluxine [...] in Fornello»; 593v: Domenico, Lorenzo e Giovanni Debernardi «medietatem unius fochi fluxine [...] in finibus fluxine», e «medietatem unius fluxine cum suis fochis [...] in Chapoto», entrambe coerenti il Sangone «ac alii cumsortes fluxine»; 657: Giorgio, Antonio e Giovanni Michele Debernardi «unum fochum fluxine [...] in Villa», nella zona detta *Costa baptitorii*, confinante con i «cumsortes dicte fluxine»; 727v: Antonio Gai «rexiam unam [...] subtus Villam»; 729v: Giacomo Gai «fluxinam unam [...] suptus Villam»; 736: Chiaffredo Gai

conda metà del secolo, di cui 36 (talvolta a più fuochi, quasi sempre associati a *carbonilli*) dedicati proprio alla fucinatura del ferro<sup>57</sup>.

---

«sextam partem unius rexie [...] in Forneriis», confinante il Sangone; 821: Enrichetto e Pietro di Franco «domum unam cum afaytaria [...] iuxta domum plebanie»; 853: Amedeo di Enrico «peciam prati cum medietate baptitorii intus [...] in ruata Boteti»; 862: Giovannetto, Vieto e Bartolomeo Molineris *alias* Ruffinatti «unam rexiam cum pertinentibus [...] subtus Villam» coerente il *beale*; 862v: Giovanni Furno «unum fochum fuxine cum pertinentibus [...] subtus Villam»; 866: Giacomo e Michele del fu Luca Valletto «medietatem unius fuxine [...] in ruata Sangoni» confinante il *beale*; 872: Maria e Giovannina figlie del fu Michele Balbo «peciam fuxine et furni [...] in ruata Sangoni»; 874v: Giacomo Sclopis *alias* Galvagnotto «unam fuxinam cum tribus fochis et pertinentibus [...] in ruata Sangoni»; 876: Guglielmo Ruffinatti «unum fochum fuxine cum pertinentibus [...] in ruata Sangoni»; 880: Dragone Ferrero «unum fochum fuxine cum suis carbonalibus et pertinentibus [...] in Chastelario»; 916: Michele Colletto e Michelone Colombatto «unum fochum fuxine cum suis pertinentibus [...] in Villa» confinate con Antonetto Forno «pro prato et foco» e il *beale*; 923: Bernardino Parisi ovvero Mainardi «domum afaytarie [...] in Sala».

<sup>57</sup> *Ibidem*, vol. 44, *Catasto 1553*, tomo I, ff. 1: Alessandro della Chiesa consegna una «fuzina con depositi di carbonella [...] alla Villanova»; 3v: Antonietto Calcagno «tre fochi di una fuzina [...] al Fornello»; 5: Antonio Ruffinatti «fusina con tre fochi e depositi di carbone [...] all Prati della ruata del Sangone»; 13: Andrea Balbo «fuzina con le sue pertinentie et depositi di carbone [...] in Formagiera»; 19: Antonio Marchisio «una rota da battitore [...] all Combetti»; 29v: Alessandro Marchisio «una roda di battitore [...] all Prati delle fuzine», indivisa con Giovanni Dumetto; 57: Antonio Bergero e fratelli «la sua parte d'un battitoio [...] al Fornello», indiviso con Gerolamo Bergero; 67v: Andrea Colombatto «un battitore o sia folla [...] in Nerivalle»; 69v: Andrea Ruffinatto «una vasca e folla [...] in Villa», indivise con sua nipote; 77: Baldassarre Palmero «fuzina con deposito di carbonella [...] in Formagera»; 80v: Bernardino Baronetto «una pista [...] al Pontetto o sia Fornellaro» indivisa con i suoi fratelli; 87: Giovanni Battista Calcagno «sue parti d'una afaitaria [...] alla Buffa»; 120: Cristoforo della Chiesa «sue fuzine con depositi di carbonella [...] alla Villanova»; 152v: Francesco Calcagno «fuzina con carbonille [...] in Inferno» confinante il Sangone; 165v: Francesco Bernardo «fuzina con carbonaia [...] alla Valletta»; 178v: il capitano Giovanni della Chiesa «fuzina con depositi di carbone [...] alla Villa nuova»; 188v: Giovanni Calcagno di Amedeo «fuzina con depositi di carbone [...] alla Perotta»; 189v: Giovanni Calcagno di Leonardo «fuzina con depositi di carbone [...] alla Perotta» coerente il Sangone; 197: Guglielmo Taro «fuzina con carbonille [...] in Chiapotto» confinante il Sangone; 199v: Giovanni Cavretto una «afaitaria [...] alla Buffa o sia alla Cavretera»; 201: Giovanni Giacomo Rolando «fuzina con carbonille [...] in Formagera»; 224v: Giorgio Grande e fratelli «tre fochi di fuzina con carbonille [...] al Fornello»; 232: Giorgio Montagnotto «un foco di fuzina con carbonille [...] alla Montagnotta»; 233: Giovanni Montagnotto «un foco di fuzina con carbonille [...] alla Montagnotta»; 245v: Giorgio Sala «la mettà di un battitore [...] in Villa»; 246v: Giovannetto Usseglio un «casamento o sia affaitaria [...] alla ruata Maliziani»; 278: Giovanni Calcagno di Giacomo *ferraro* «un foco di fuzina con carbonille [...] in Chiapoto» coerente il Sangone; 293: Giacomo Valletto «fuzina con deposito di carbonella [...] al Pellone»; 298v: Giovanni Genta «soe fuzine con carbonille [...] in Valletta»; 327v: Giovanni Maria Perolotto «un foco di fuzina con carbonille [...] al Pillone»; 339: Isacco Lobiero «un foco di fuzina con carbonille [...] al Fornello»; 355: Lorenzo Moda e fratello «una roda di battitor [...] alla Villa, sotto Santa Maria»; 375v: Michele Schioppo «una fuzina a tre fochi con carbonille [...] nel borgo al Pontetto»; 378v: Michele Palmero «fuzina con sua piazza [...] al Paschero» confinante «il rivo

La lavorazione del minerale ferroso sembra essere tuttavia più antica rispetto alle citazioni esplicite di metà Quattrocento, probabilmente attiva e coltivata già nel secolo precedente. Sebbene non sia possibile precisare quale fosse la fonte di approvvigionamento dei fabbri giavenesi, se non ipotizzare una provenienza del minerale dal territorio comunale, dalla vicina Coazze o, come per Avigliana, dalle ben più ricche valli di Lanzo<sup>58</sup>, nel 1388, all'interno di un numericamente modesto gruppo di uomini accusati di praticare l'eresia valdese, compaiono già un *faber* e un «magister [...] qui facit gladios et gladius»<sup>59</sup>. La specializzazione degli artigiani giavenesi sarebbe, dunque, precocemente orientarsi verso la produzione di armi, in particolare bocche da fuoco. E la loro abilità doveva essere senz'altro apprezzata se nel 1430 i Savoia commissionavano loro cento bombardelle per la

---

d'Ollasio»; 382v: Michele Marchisio di Bernardo «una roda di battitor [...] in ruata Sangone ai Boschiasi»; 398: Michele Cavretto «un battitor o sia ulliero [...] alla Buffa o sia Cavretera» confinante con la *bialleria*; 398v: Margherita vedova di Bartolomeo Montagnotto «un foco di fuzina con carbonille [...] alla Montagnotta»; 404: Michele Carcagno e fratello «la metà di un foco di fuzina con carbonille [...] al Fornello»; 413v: Michele Bernardo «un foco di fuzina con carbonille [...] alla ruata d'Ollasio in Chiapotto»; 429v: Michele Ruffinatti «un battitor con un ulliero [...] al Paschero agli orti del fosso», coerente con «il rivo di Ollasio», con un altro «olliere [...] all'Ollasio» anch'esso coerente il rio; 438: Michele Barone «una fuzina a tre fochi e carbonille [...] al Paschero in Castello»; 445v: Michele Cavretto «un battitore [...] alla Buffa o sia Cavretera»; 450v: Martino Cravero «un foco di fuzina con carbonille [...] all'Buffa in Valletta»; 451v: Nicolao Bertetto «un foco di fuzina con carbonille [...] alla Mondina»; 462v: Oliviero Dametto «un battitor et folla [...] alla Perosa»; 497v: Pietro Mondino «un foco di fuzina con carbonille [...] alla Villa»; 501: Pietro Moda «un foco e mezzo di fuzina con carbonille [...] alla Buffa in Inferno», confinante con il Sangone»; 505: Pietro Breimate «un foco di fuzina con carbonille [...] alla Buffa in Valletta»; 510: Pietro Pavolotto «la metà di un foco di fuzina [...] al Pillone»; 510v: Pietro Collombatto «un ulliero [...] ai monti della Buffa» coerente la *bialleria*; 511: Pietro Genta «un foco di fuzina con carbonille [...] al Fornello»; 551v: Sebastiano Valletto Taro «un foco di fuzina con carbonille [...] al Chiapotto» confinante con il Sangone»; 585v: Vincenzo Gianotto «una fuzina con tre fochi [...] alla Formagera o sia Castello».

<sup>58</sup> Per approfondimenti, oltre al già citato PATRIA, «*Locus proutior et idoneor est ad artes et merchancias quam ad agriculturam*» cit., cfr. ID., «*In fodina veteri: prospezioni minerarie e pratiche metallurgiche nelle Alpi Cozie (secoli XII-XIV)*», in *Miniere, fucine e metallurgia nel Piemonte medievale e moderno*, Atti del convegno (Rocca de' Baldi, 12 dicembre 1999), a cura di R. COMBA, Cuneo 1999, pp. 27-61: 53-55.

<sup>59</sup> G. AMATI, «*Processum contra valdenses in Lombardia superiori, anno 1387*», «Archivio storico italiano», s. III, I/2 (1865), pp. 3-52; II/1 (1866), pp. 3-61. Nello stesso anno gli abati della Novalesa concedevano in enfiteusi perpetua alcuni terreni nella zona di Ferrera, in val Cenischia, al *magister* Giovanni de Micolla, figlio di un fabbro giavenese, per potervi edificare fornelli e fucine: G. DI GANGI, *L'attività estrattiva e metallurgica nel Piemonte medievale: spostamenti di maestranze e trasmissione di tecnologie, "imprenditori minerari" e insediamenti specializzati*, in *La sidérurgie alpine en Italie (XIF-XVII<sup>e</sup> siècle)*, ed. par PH. BRAUNSTEIN, Roma 2001 (Collection de l'École Française de Rome, 290), pp. 327-392: 360 e nota 123.

difesa di Torino, da realizzarsi sotto la supervisione di Pietro Masoero, *magister artillieriarum* del duca<sup>60</sup>. Non stupisce di conseguenza intravedere, in occasione delle visite alle difese giavenesi condotte nel 1442 da Jean de Compey e nel 1470 Claudio di Seysell, l'esistenza di un parco di artiglierie per certi versi stupefacente in rapporto alle dimensioni dell'abitato e all'ampiezza del suo circuito murario. Nel primo caso il condottiero sabardo ordinava di aggiungere due bombardelle, dodici colubrine e due bombarde alla dotazione esistente, che doveva comunque essere già rilevante dal momento che si annotava la presenza di centocinquanta «lapides ad usum bombardarum» e più di cinquanta libbre di polvere da sparo<sup>61</sup>. Nel 1470 il maresciallo e luogotenente ducale rilevava invece come i rivellini, le opere avanzate e, di fatto, tutte le torri di cortina risultassero dotate ognuna di un numero non precisato – ma superiore all'unità – di *canonerie*, mentre restavano a disposizione della comunità «quatuor spingardas longitudinis quelibet quinque pedum cum dimidio, [...] octo colovrinas [...] et duos rupos pulveris»<sup>62</sup>.

Nonostante il sicuro rilievo economico e la “delicatezza” dell'attività giavenese, non sembra però che alcuna struttura difensiva dedicata concorresse, né presso il borgo né sul territorio, a tutelarne lo svolgimento. L'unico manufatto – ma siamo ormai in avanzata età moderna – che può forse essere messo, seppure in maniera alquanto indiretta, in relazione con uno dei siti di maggior concentrazione di fucine<sup>63</sup> è la torre di Buffa (fig. 8), una frazione a occidente di Giaveno, la cui origine resta tuttavia sostanzialmente ignota<sup>64</sup>.

### 3. Attività produttive diffuse

Volendo proporre alcune considerazioni interlocutorie, si direbbe, paradossalmente, che i comparti manifatturieri a maggiore specializzazione e, sulla carta, più rilevanti dal punto di vista economico, quasi mai fossero

---

<sup>60</sup> La fonte della notizia, riportata con uno scarno commento da CLARETTA, *Cronistoria del municipio di Giaveno* cit., pp. 70-71, è rintracciabile nei conti della castellania di Avigliana, conservati presso ASTo, Camera dei conti, *Conti di castellania*, par. 1, art. 65, *Avigliana*, m. 18, rot. 89, 21 agosto 1430.

<sup>61</sup> G. CLARETTA, *Il comune di Giaveno nel Medioevo. In quali modi il comune di Giaveno giungesse a conservare la propria autonomia*, «Atti della Reale Accademia delle Scienze di Torino», XXI (1886), pp. 1-24: 15, nota 1. Il documento data al 17 maggio 1442.

<sup>62</sup> ASCGiaveno, *Archivio storico*, vol. 4, doc. 15, 17 giugno 1470.

<sup>63</sup> Cfr. sopra, nota 56.

<sup>64</sup> Cfr., per qualche notizia, E. CHIODI, *Torre “Garola” di Buffa, Giaveno*, in *Atlante castellano* cit., p. 43.

protetti con strutture *ad hoc*, al contrario di quanto viceversa si rileva, per quanto in modo episodico, a proposito delle ben più comuni – e limitate in quanto a capacità produttiva – conurbazioni protoindustriali generiche che di fatto accompagnavano tutti gli insediamenti. Ciò potrebbe essere, in alcuni casi, il riflesso della vicinanza ad apparati difensivi di una certa complessità sorti a protezione degli abitati, i quali, molto spesso – e torna l'esempio di Cherasco, ma anche quello di Chieri e di altri grossi borghi subalpini<sup>65</sup> – nei secoli finali del medioevo svilupparono articolati sistemi di protezione campale, non di rado estesi sino agli estremi limiti dei rispettivi distretti, nonostante spesso risultino sfuggenti alle fonti<sup>66</sup>.

Una tale condizione di sostanziale indifferenza verso la messa a punto di specifiche strutture difensive sembrerebbe rilevabile anche nel caso di quei distretti produttivi che, per loro natura o per necessità legate all'approvvigionamento delle materie prime, si sviluppavano isolati, talvolta anche a grande distanza dai centri abitati. Penso per esempio alle miniere, sebbene in questo caso fossero gli stessi criteri di coltivazione ed estrazione, caratterizzati sino all'età contemporanea da una elevata fluidità e mobilità<sup>67</sup>, a rendere di fatto superflua – o, a volerlo vedere sotto un'altra prospettiva, oltremodo complessa e onerosa – la realizzazione di difese dedicate<sup>68</sup>.

Se non le più celebri, senz'altro tra le più indagate, anche dal punto di vista archeologico<sup>69</sup>, in ambito piemontese sono le miniere dell'alpe Asolata, nell'alta val Sessera<sup>70</sup>. È noto che nel 1230 alcuni esponenti delle famiglie *de Bulgaro* e *de Saluzola* fecero donazione ai rappresentanti del co-

---

<sup>65</sup> Si veda, per esempio, il caso di Savigliano, illustrato con dovizia di dettagli da C. TURLETTI, *Storia di Savigliano corredata di documenti*, I, Savigliano 1879, pp. 227 sgg.

<sup>66</sup> Al riguardo, rimando a E. LUSSO, *Allestimenti difensivi campali a protezione di insediamenti nel Piemonte bassomedievale*, in *Forme e modi della guerra. Strumenti, rappresentazioni, tecniche di offesa e difesa tra medioevo ed età moderna*, La Morra, in corso di stampa.

<sup>67</sup> Si veda M.E. CORTESE, *Gli insediamenti minerari e metallurgici (secoli XI-XV)*, in questo volume.

<sup>68</sup> Per un panorama complessivo sull'attività estrattiva delle Alpi piemontesi si rimanda al contributo di G. DI GANGI, *Gestione e sviluppo dell'attività estrattiva e metallurgica nel Piemonte medievale e rapporti con l'insediamento: scopi, metodologia, problematiche specifiche di una recente ricerca*, «BSBS», LXXXVII (1999), pp. 179-292; ID., *L'attività estrattiva e metallurgica nel Piemonte medievale* cit., *passim*.

<sup>69</sup> M. ROSSI, A. GATTIGLIA, P. ROSTAN, *Miniere e metallurgia in alta val Sessera (Biella)*, «Quaderni della Soprintendenza Archeologica del Piemonte», XIX (2002), pp. 77-94, sintesi di un lavoro pubblicato con il medesimo titolo in «Bollettino del Centro Studi Biellesi», II (2002), pp. 137-196.

<sup>70</sup> DI GANGI, *L'attività estrattiva e metallurgica nel Piemonte medievale* cit., pp. 349 sgg.

mune di Vercelli «de omnibus eorum rationibus, iuribus et actionibus que et quas habent [...] in illa argenteria sive mena argenti, auri, azuri et aliarum rerum que inventa est, vel inveniri posset de cetero in monte illo qui dicitur et vocatur mons Asolate et in alpe ipsius montis et eius pertinentis»<sup>71</sup>, i quali provvidero poi ad affidarne la coltivazione a *magistri* bresciani specializzati e a prendere in seria considerazione l'ipotesi di finanziare la nascita di un vero e proprio borgo nuovo a sostegno delle maestranze che avrebbero lavorato nel sito minerario<sup>72</sup>. Tuttavia, come non si

<sup>71</sup> *I Biscioni del comune di Vercelli*, a cura di R. ORDANO, II/1, Torino 1970 (BSSS, 181), pp. 224 sgg., doc. 132, 20 maggio 1230.

<sup>72</sup> Cfr. PANERO, *Comuni e borghi franchi* cit., p. 29, nota 42; G. GULLINO, *Un insediamento minerario del XIII secolo: iniziative per lo sfruttamento delle vene d'argento nel Biellese*, «Archeologia medievale», XVIII (1991), pp. 721-735; DI GANGI, *L'attività estrattiva e metallurgica nel Piemonte medievale* cit., pp. 349 sgg.



Fig. 8. La torre cinquecentesca in frazione Buffa di Giaveno (foto E. Chiodi).

conoscono gli esiti insediativi della vicenda, non si ha nessun indizio a proposito di eventuali interventi di fortificazione, puntuali o estensivi.

Tralascio di trattare di altri casi, come quello della valle di Viù, uno dei più antichi siti di sfruttamento delle risorse del sottosuolo del Piemonte occidentale<sup>73</sup>, interessanti in termini generali ma assai poco utili ai nostri scopi, in quanto le uniche strutture fortificate presenti risultano essere i *castra* dei vari abitati, i cui nessi con le attività estrattive appaiono del tutto sfuggenti<sup>74</sup>. Ricordo unicamente come nel caso di Brosso, sito della val Chiusella da cui si estraevano perlopiù minerali ferrosi di pirite e siderite<sup>75</sup>, si può forse riscontrare un accenno, seppur debole, a opere a difesa dei siti minerari. Nel 1244, infatti, le famiglie appartenenti al consortile dei conti di Castellamonte, accordandosi tra di loro circa la gestione delle miniere, stabilivano di mantenere stabilmente a Brosso un *portonarius* e un *torreriarius*<sup>76</sup>. Resta il dubbio, legittimato non tanto dalla sua intrinseca credibilità, quanto dall'eccezionalità che la notizia assumerebbe se effettivamente riferita al sito minerario, che il provvedimento fosse relativo al castello del luogo – documentato sin dal 1186<sup>77</sup> e distrutto nel tardo XIV secolo, in occasione delle rivolte contadine note con la denominazione di «tuchinaggio»<sup>78</sup> –, solo marginalmente utile alla sorveglianza e alla tutela della produzione se non, al limite, come sito di raccolta.

In base a quanto sinteticamente esposto sinora, si sarebbe dunque portati a ritenere che non sia mai esistita una relazione diretta tra interventi di fortificazione e valore (relativo o assoluto) della materia prima estratta e/o raccolta. L'affermazione, se vale per le attività e i siti minerari – più che altro, come si accennava, perché sinora non se ne è trovata notizia – e risul-

---

<sup>73</sup> *Ibidem*, pp. 351 sgg.; M. ROSSI, A. GATTIGLIA, *Miniere e siderurgia medievali a Usseglio (Torino): giacimenti, strutture, cultura materiale, documenti*, in *Atti del XXXIII Convegno nazionale dell'Associazione Italiana di Metallurgia* (Brescia, 10-12 novembre 2010), a cura di R. ROBERTI, Milano 2010, pp. 1-17.

<sup>74</sup> Cfr., sul tema, F. DEL PIANO, *Nella valle e sui monti in cerca di uomini e cose. Reminescenze storiche della valle di Viù*, Torino 1924, pp. 34 sgg.; A. LONGHI, *Castello di Versino, Viù*, in *Atlante castellano* cit., p. 268.

<sup>75</sup> G. BORLA, *Estrazione e lavorazione del ferro nel Piemonte moderno*, in *Miniere, fucine e metallurgia* cit., pp. 125-136: 126-128; I. CAMPOSTRINI, *Le miniere di Brosso*, Torino 2001, *passim*.

<sup>76</sup> A. BERTOLOTTI, *Passeggiate nel Canavese*, V, Ivrea 1871, p. 326.

<sup>77</sup> *Le carte dell'archivio vescovile d'Ivrea fino al 1313*, a cura di F. GABOTTO, I, Pinerolo 1900 (BSSS, 5), p. 34, doc. 18, 19 giugno 1186.

<sup>78</sup> Cfr., sul tema, S. CORDERO DI PAMPARATO, *Il tuchinaggio (1386-1387) e le imprese di Facino Cane nel Canavese (1386-1400)*, in *Eporediensia*, Pinerolo 1900 (BSSS, 4), pp. 426-519; G.S. PENE VIDARI, *Le comunità canavesane del basso Medioevo fra signori e "libertà"*, in *Atti del II Convegno sul Canavese* (Ivrea, 25 ottobre 1980), a cura di P. RAMELLA, Ivrea 1981, pp. 222-235.



terebbe essere conseguenza diretta delle modalità con cui le prime erano condotte e i secondi organizzati, anche da un punto di vista topografico, non pare però estendibile *tout court* a tutte quelle attività economiche che oggi definiremmo “diffuse”, ovvero non legate stabilmente e in modo permanente a uno specifico territorio. Essa, soprattutto, non sembra applicabile ai flussi economici, ovvero a quelle attività di trasporto delle merci che sono ritenute “fluide” e “mobili” per eccellenza. Strutture difensive – e non solo “leggere” o provvisoriale – furono infatti realizzate sistematicamente lungo i tragitti che i prodotti, fossero essi semilavorati, finiti o materie prime, seguivano per raggiungere i mercati di vendita o i siti di trasformazione<sup>79</sup>.

Un esempio su tutti, sebbene solo in senso lato riferibile al particolare mondo della produzione che si va esaminando in queste pagine, è quello del sale. Di particolare interesse, al riguardo, è l'esempio del villaggio fortificato di Fortepasso, nei pressi del Po, non lontano da Carmagnola. Il luogo, passato sotto il controllo sabauda nel 1347 e ceduto nel 1419, insieme alla vicina località di *Bulgarum* (oggi Borgo Cornalese)<sup>80</sup>, a Ludovico Costa<sup>81</sup>, è infatti da porre in relazione diretta con il transito della strada, proveniente dalle vallate cuneesi, che era appunto utilizzata abitualmente per il trasporto del sale provenzale, il quale, dopo aver attraversato le pianure del Piemonte meridionale e raggiunto Polonghera – altro luogo passato sotto il controllo della famiglia Costa nel 1419<sup>82</sup> –, proseguiva in direzione di Torino per via fluviale<sup>83</sup>.

La documentazione specifica è relativamente scarsa, ma aiutano a comprendere lo sviluppo del villaggio alcune carte topografiche dei secoli XVI e XVII. Piuttosto nota è quella del 1575 a firma di Alessandro Resta<sup>84</sup>, la quale, oltre a mostrare ancora in funzione il *castrum Fortis Passus*, men-

---

<sup>79</sup> Si prenda, per esempio, il caso delle stazioni lungo le vie commerciali appenniniche che collegavano Genova alla Pianura Padana. Qualche spunto di riflessione sul tema in A. CAGNANA, S. FALSINI, *La «Cà de Rossi» in San Martino di Paravanico: settecento anni di una stazione stradale*, in *Le «rotte terrestri» del porto di Genova*, a cura di A. CAGNANA, A. GALLI, «Studi e ricerche. Cultura del territorio», 7-8 (1992), pp. 31-46.

<sup>80</sup> Cfr., per qualche notizia, MONTANARI PESANDO, *Villaggi nuovi nel Piemonte medievale* cit., pp. 23 sgg.

<sup>81</sup> ASTo, Corte, *Notai della Corona, protocolli ducali serie rossa*, reg. 70, f. 35v, 26 dicembre 1419. Notizie utili anche in A.A. SETTIA, *Costa (de Costis) Ludovico (Luigi)*, in *Dizionario biografico degli Italiani*, XXX, Roma 1984, pp. 225-227.

<sup>82</sup> Cfr. sopra, nota precedente.

<sup>83</sup> Sul tema si veda R. COMBA, *Per una storia economica del Piemonte medievale. Strade e mercati dell'area sud-occidentale*, Torino 1986 (BSS, 191), pp. 125-156.

<sup>84</sup> ASCCarmagnola, titolo XXV, cat. 11, fald. 6.

zionato espressamente a partire dal 1338<sup>85</sup>, raffigura il tratto del fiume Po a valle dell'insediamento intensamente fortificato (fig. 9). Ancora più interessante è una mappa del 1607<sup>86</sup>, che indica espressamente l'esistenza di una *caseta dil sale* al centro di un'area circoscritta, senza soluzione di continuità, da alberi, probabile traccia di quel ricetto che, a detta di Gioffredo della Chiesa, fu assaltato e distrutto dai carmagnolesi nel 1412 (fig. 10)<sup>87</sup>. Esso, dotato di porta e ponte levatoio, si sviluppava a ridosso di quella che, per similitudine con altre strutture dell'area, più che un castello propriamente detto si direbbe una motta<sup>88</sup>, con ogni evidenza sorta proprio con l'intento di proteggere le strutture destinate allo stoccaggio del sale. Il com-

<sup>85</sup> R. MENOCHIO, *Memorie storiche della città di Carmagnola*, Roma-Torino-Napoli 1890, p. 224, doc. 27, 2 ottobre 1338.

<sup>86</sup> ASCCarmagnola, s. coll.

<sup>87</sup> G. DELLA CHIESA, *Cronaca di Saluzzo*, a cura di C. Muletti, in *Historiae Patriae Monumenta*, V, Torino 1848 (*Scriptores*, 3), coll. 841-1076: 1058.

<sup>88</sup> Cfr., al riguardo, A.A. SETTIA, «Erme torri». *Simboli di potere fra città e campagna*, Cuneo-Vercelli 2007, pp. 18 e note 13-15, 27 sgg.



Fig. 9 - A. Resta, Mappa dei confini tra Carmagnola e Carignano nella zona detta il Gaio, 1575 (ASCCarmagnola, titolo XXV, cat. 11, fald. 6).

plesso, al pari della funzione primaria del sito, cadde definitivamente in disuso solo nel 1606, all'indomani della conquista sabauda del marchesato di Saluzzo, entro i cui confini ricadeva Carmagnola<sup>89</sup>, e al suo posto fu costruita quella che nel 1668 era descritta come «cascina con corte et pertinenze detta la Cascina Nuova»<sup>90</sup>.

#### 4. Per un tentativo di sintesi

Cercando di tirare le fila e riassumere i dati presentati nei paragrafi precedenti, si direbbe che il ricorso a strutture fortificate per proteggere insediamenti produttivi, laddove documentabile, sia un fenomeno, *in primis*, che assume una consistenza apprezzabile non prima del XIV secolo e, *in se-*

<sup>89</sup> ASTo, Camera dei conti, art. 737, par. 1, *Consegnamenti*, m. 195, f. 577, 31 luglio 1606.

<sup>90</sup> *Ibidem*, m. 258, f. 141, 20 novembre 1668. Per dettagli, cfr. anche il lavoro di M. DEL CO, V. ROCCHETTI, *I Costa e le loro terre. Formazione di un territorio agrario attraverso cinque secoli di gestione feudale*, Tesi di Laurea, rel. C. Bonardi, II Facoltà di Architettura del Politecnico di Torino, a.a. 2006-2007, pp. 34 sgg.

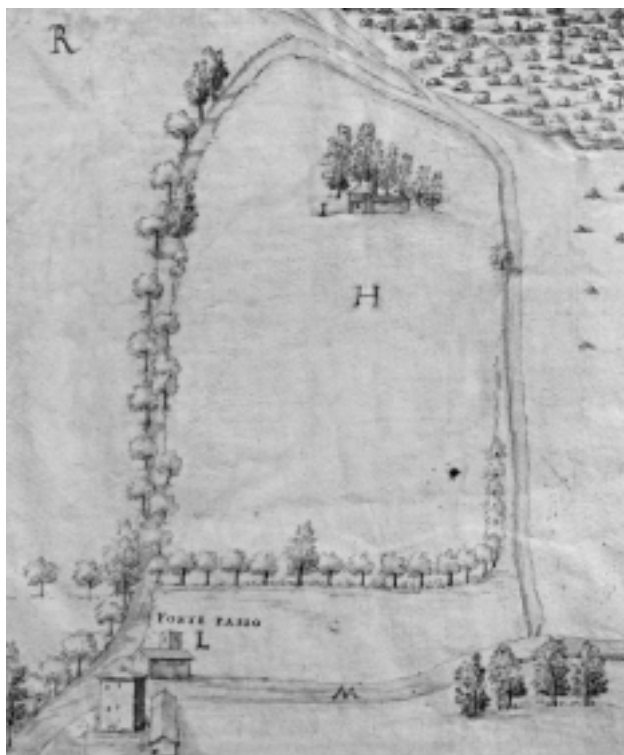


Fig. 10 - C. di Castellamonte, Mappa del territorio di Fortepasso, 1607, particolare della *casetta dil sale*, sita in un'area circondata da alberi e strade immediatamente a nord di quanto all'epoca restava del castello (ASCCarmagnola, s. coll.).

*cundis*, associabile ad ambiti protoindustriali non specializzati e tendenzialmente accentrati, sviluppati nei pressi di insediamenti. In questo senso, ciò equivale a dire che si tratta di un fenomeno privo di un rapporto di proporzionalità esplicito con l'interesse strategico degli ambiti produttivi da un lato e con gli investimenti economici volti a garantirne una costante ed elevata funzionalità nel tempo dall'altro. In ogni caso, alle reiterate e cospicue spese sostenute per mantenere in efficienza le strutture fisiche e i meccanismi azionati dalle ruote<sup>91</sup>, quasi mai corrisponde un'altrettanto palese sensibilità verso la difesa attiva degli impianti.

A ben vedere, ciò che ai nostri occhi potrebbe apparire come un atteggiamento poco comprensibile, mostra una sua logica funzionale piuttosto stringente. Ciò emerge in modo evidente non appena si cambi l'angolazione da cui osservare, nel loro insieme, i processi descritti. Una prima constatazione: i dati suggeriscono di collocare cronologicamente i pochi esempi di fortificazioni esplicitamente sorte a protezione di comparti produttivi in un'epoca in cui i principati si erano ormai consolidati sotto il profilo territoriale. Ciò detto, se continuassimo a ragionare secondo schemi mentali "moderni", le ragioni di certe scelte risulterebbero ancora meno comprensibili. Ma se riflettiamo sulla tendenza mostrata dai principi, man mano che ci si addentra nei secoli finali del medioevo, a cedere in appalto, come ha riconosciuto Rinaldo Comba nel caso di Torino<sup>92</sup>, lo sfruttamento delle macchine idrauliche, divenute ormai troppo poco redditizie rispetto agli alti costi di gestione necessari, è evidente che ciò che a noi potrebbe apparire come un sistema omogeneo e coerente, altro non era, in realtà, che una semplice concentrazione di attività produttive, resa senz'altro possibile e conveniente da economie di scala e da particolari situazioni ambientali, ma gestita in modo frammentario da un numero variabile di piccoli e medi imprenditori. Anche solo pensare che in un contesto del genere, il principe o altri attori istituzionali presenti sul territorio e in grado di sostenere economicamente un intervento di fortificazione estensiva potessero mettere a disposizione risorse per un tale scopo, a fronte del fatto che ciò non avrebbe in sostanza inciso sulla capacità di produrre reddito da parte delle strutture artigianali coinvolte, risulta evidentemente illogico.

Ciò che non era immaginabile, per dimensione e rapporto costi-benefici, a grande scala o nel caso di specifiche attività, poteva invece rivelarsi

---

<sup>91</sup> Sul tema ALLIAUD, DAL VERME, *Le spese di gestione e manutenzione dei mulini di Torino* cit., *passim*; CHIARLONE, *I mulini del Piemonte bassomedievale* cit., pp. 177-182.

<sup>92</sup> R. COMBA, *Il principe, la città, i mulini. Finanze pubbliche e macchine idrauliche a Torino nei secoli XIV e XV*, in *Acque, ruote e mulini a Torino* cit., I, pp. 79-103: 84 sgg.

vantaggioso nel caso di piccoli insediamenti polifunzionali. Ovvero nel caso di quei sobborghi produttivi collocati nei pressi degli insediamenti più consistenti la cui attività era spesso – e a maggior ragione nei momenti di crisi militare – vitale per l’abitato stesso e per quanti vi dimoravano. Volendo semplificare all’estremo il ragionamento, poteva – e in effetti era – più sostenibile economicamente e utile proteggere un gruppo di ruote di mulino in grado di garantire l’approvvigionamento di farina a un borgo e, di fatto, condizionarne la capacità di resistere a un assedio, che intervenire a difesa di strutture le quali, in ragione dell’elevato grado di specializzazione della produzione, potenzialmente assicuravano redditi maggiori, ma i cui benefici si manifestavano perlopiù nella sfera imprenditoriale e commerciale e, soprattutto, la cui continuità di funzionamento non era prioritaria in caso di emergenza bellica.

Valutata positivamente la possibilità di procedere con un intervento di fortificazione, e veniamo così alla terza considerazione che i dati raccolti suggeriscono, l’approccio al problema poteva essere assai vario, come varie risultano essere di volta in volta le soluzioni adottate e gli esiti materiali. Quel che emerge, in linea di massima, è una decisa preferenza verso interventi di tipo “leggero”, con l’impiego di torri isolate o opere di difesa campali in materiali deperibili, come suggerisce in maniera palmare l’esempio di Cherasco. Ai casi chierese e di Riva presso Chieri, entrambi caratterizzati dalla presenza di strutture puntiformi, se ne possono poi aggiungere altri, quali, per esempio, quelli di Torre Valgorrera, dove nel 1475 è documentata l’esistenza di «una turri et una domo ibidem contigua retro furnum que antiquitus nuncupabatur domus molendini»<sup>93</sup>, e di Carrù, i cui «quatuor molendina ad granum, unum paratorium pannorum, unum baptorium a canapa et unam ressam» nel 1495 risultano affiancati da «unam turrim pro custodia dictorum ingeniorum»<sup>94</sup>.

In conclusione, la vicenda che forse meglio esemplifica, riassumendone le varie sfaccettature, il tema in analisi è da ricercare in ambiti cronologici e culturali assai distanti da quelli propri delle riflessioni che si stanno proponendo. Verso il 1618, conclusa la prima guerra di Monferrato, Ercole Negro – ingegnere militare da una ventina d’anni passato al servizio dei Savoia – elaborava quello che, a ragion veduta, può essere ritenuto il progetto definitivo per l’ampliamento di Torino, ormai stabilmente assurta al

---

<sup>93</sup> ASTo, Camera dei conti, art. 737, par. 1, *Consegnamenti*, reg. 67, f. 169, 23 ottobre 1503.

<sup>94</sup> ASTo, *Archivio Costa di Polonghera*, m. 38, fasc. 9, f. 18v, 1 dicembre 1495. Per ulteriori dettagli rimando al mio *LUSO, Torri extraurbane a difesa di mulini* cit., pp. 49-50.

ruolo di capitale del ducato sabaud<sup>95</sup>. Il progetto<sup>96</sup> prevedeva di espandere la città verso sud e verso est, sino a raggiungere con il nuovo fronte bastionato il corso del Po, e verso nord, con l'obiettivo esplicito di inglobare nell'area difesa il comparto produttivo di Borgo Dora<sup>97</sup>, area in cui storicamente si erano concentrati i principali *ingenia* idraulici della città (fig. 11)<sup>98</sup>.

---

<sup>95</sup> Si veda, al riguardo, V. COMOLI, *Torino*, Roma-Bari 1983, pp. 31-34; C. BONARDI, *La capitale e le grandi fortezze di retrovia*, in *Fortezze «alla moderna» e ingegneri militari del ducato sabaud*, a cura di M. VIGLINO, Torino 2005, pp. 465-479: 466. Per la più recente ipotesi di datazione cfr. E. GARIS, *Progetto di ingrandimento di Torino con estensione delle fortificazioni verso il Po e la Dora*, in *La reggia di Venaria e i Savoia. Arte, magnificenza e storia di una corte europea*, Catalogo della mostra (Venaria Reale, 12 ottobre 2007-30 marzo 2008), a cura di E. CASTELNUOVO et al., II, Torino 2007, p. 71.

<sup>96</sup> Conservato presso ASTo, Corte, *Carte topografiche per A e B*, Torino, n. 1/10.

<sup>97</sup> Si veda al riguardo V. COMOLI, *La fortificazione del duca e i mulini della città*, in *Acque, ruote e mulini a Torino* cit., I, pp. 195-240: 207-208.

<sup>98</sup> A proposito dell'assetto topografico storico delle attività produttive torinesi cfr. M.T. BONARDI, *Canali e macchine idrauliche nel paesaggio suburbano*, *ibidem*, I, pp. 105-128: 108-117.



Fig. 11 - Ercole Negro, Progetto per l'ampliamento di Torino, ca. 1618, particolare (ASTo, Corte, *Carte topografiche per A e B*, Torino, n. 1/10).

Il comune di Torino, sin dal XIV secolo, si era dimostrato a più riprese sensibile al problema della tutela fisica dei *molendina* della città, ma a esso era stata dedicata un'attenzione discontinua, sfociata in una serie di interventi che appaiono tra loro scarsamente coordinati. Nel 1342, per esempio, si ordinava la costruzione della bicocca che poi avrebbe preso il nome di Pellerina<sup>99</sup> – e che dunque doveva sorgere nei sobborghi occidentali della città – per proteggere il «transitus bealerie Colleasche»<sup>100</sup>, ovvero il principale canale di adduzione idrica torinese<sup>101</sup>. Nel giugno 1349 maturava l'intenzione di realizzare una bicocca in Vanchiglia e di potenziare le difese lungo gli argini della Dora e della bealera di Collegno<sup>102</sup>; nello stesso anno si apprende che anche la bealera dei mulini – derivata anch'essa dalla Dora, ma più a valle<sup>103</sup> – e l'intera zona adiacente erano protette dai *sapelli Durie*, collocati verosimilmente in vicinanza del fiume e collegati alle opere difensive di Vanchiglia<sup>104</sup>. Nel 1366 si ordinava la sistemazione della *ficha bichoque*<sup>105</sup>: la prima era la diga necessaria alla creazione di un invaso che permettesse di alimentare con costanza la Colleasca<sup>106</sup>; la seconda, si apprende da altri documenti, corrisponde proprio alla bicocca della Pellerina realizzata circa vent'anni prima<sup>107</sup>.

Ci troviamo, insomma, di fronte a un sistema di protezione che, anche in questo caso, faceva capo ad alcune strutture in materiali deperibili e a un sistema “leggero” di difese campali. Ma torniamo al piano di Ercole Negro. La sua bontà fu confermata nel 1656 da un altro ingegnere militare, Carlo Morello, il quale, per quanto sottoponesse il progetto a un'estensiva revisione, riteneva ancora ampiamente valida l'ipotesi dell'espansione verso

---

<sup>99</sup> *Libri consiliorum. Trascrizioni e regesto degli Ordinati comunali*, III, 1342-1349, a cura di S.A. BENEDETTO, Torino 1998 (Archivio Storico della Città di Torino, Fonti, 3), pp. 11, 17 febbraio 1342; 12, 7 marzo 1342. La denominazione compare per la prima volta lo stesso anno: *ibidem*, p. 45, 7 agosto 1342.

<sup>100</sup> *Ibidem*, pp. 96-97, 12 febbraio 1343.

<sup>101</sup> BONARDI, *Canali e macchine idrauliche* cit., p. 108.

<sup>102</sup> *Libri consiliorum* cit., III, pp. 272-273, 3 giugno 1349; 275-276, 14 giugno 1349. Già nel 1343 si dava ordine di realizzare «fortalicias iuxta pontes Durie et riperiam Durie versus Venchiglam»: *ibidem*, III, p. 97, 12 febbraio 1343.

<sup>103</sup> BONARDI, *Canali e macchine idrauliche* cit., pp. 109-110.

<sup>104</sup> *Libri consiliorum* cit., III, pp. 284-285, 8 luglio 1349.

<sup>105</sup> *Ibidem*, V, 1365-1369, a cura di M. BAIMA, Torino 2000 (Archivio Storico della Città di Torino, Fonti, 5), p. 38, 3 marzo 1366.

<sup>106</sup> *Ibidem*, pp. 40, 8 marzo 1366; 54 e 56, 10 maggio 1366.

<sup>107</sup> *Ibidem*, III, pp. 102, 25 marzo 1343; 259, 30 aprile 1349; V, 85, 25 ottobre 1366.

nord dello spazio murato (fig. 12)<sup>108</sup>. All'atto pratico tuttavia, quando negli anni Settanta del Seicento si giunse con il cantiere in vista della chiusura del fronte settentrionale della città nuova di Po e si iniziarono ad analizzare nel dettaglio gli aspetti ancora irrisolti in vista del completamento dei lavori<sup>109</sup>, l'idea progettuale di Negro fu in breve tempo accantonata. Gli ingegneri che erano stati incaricati di valutarne la fattibilità pratica ritennero, probabilmente, troppo complesso e oneroso adeguare l'assetto idrogeologico dell'area, frutto di interventi che si erano stratificati nel corso dei secoli, alle esigenze dettate dalle opere difensive. Si optò, pertanto, per un'espansione dello spazio urbano verso occidente, cui si diede corso negli ultimissimi anni del XVII secolo, salvo poi rendersi conto che l'ingombro delle opere

<sup>108</sup> C. MORELLO, *Avvertimenti sopra le fortezze di S.A.R. del capitano Carlo Morello primo ingegniero et luogotenente generale di sua arteglia*, 1656, ms. in Biblioteca Reale di Torino, *Manoscritti, Militari* 178, n. 13.

<sup>109</sup> COMOLI, *Torino* cit., pp. 66-67; C. BONARDI, *I disegni nel quadro dell'iconografia militare sabauda*, in M. VIGLINO, C. BONARDI, *Città munite, fortezze, castelli nel tardo Seicento. La raccolta di disegni "militari" di Michel Angelo Morello*, Roma 2001 (Castella, 77), pp. 27-39: 28-30.

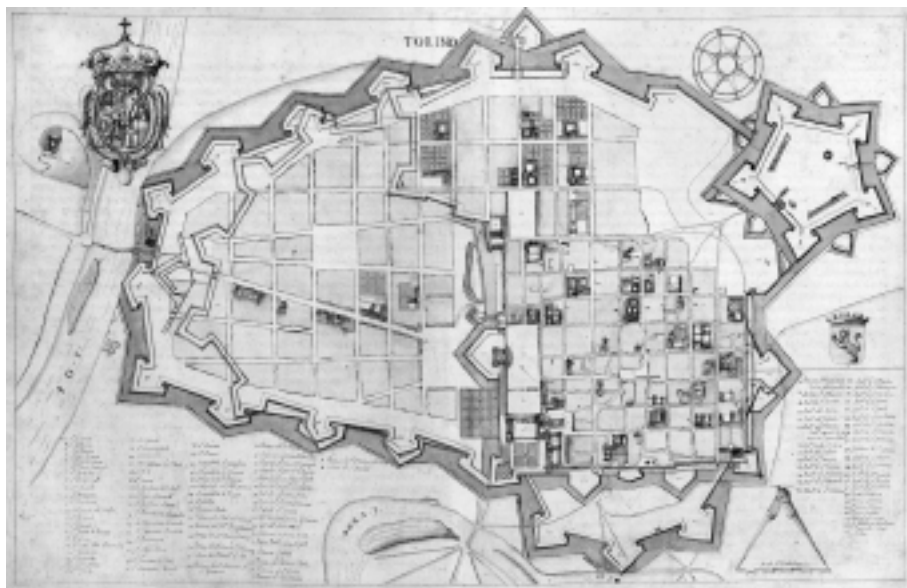


Fig. 12 - C. Morello, *Torino*, 1656 (*Avvertimenti sopra le fortezze di S.A.R. del capitano Carlo Morello primo ingegniero et luogotenente generale di sua arteglia*—, ms. in BRTTo, *Manoscritti, Militari* 178, n. 13).



difensive avrebbe comunque intersecato il tracciato dei canali di alimentazione degli impianti idraulici della città<sup>110</sup>.

Volendo riassumere in poche battute la vicenda, si dovrà ammettere che l'intervento previsto da Ercole Negro fosse senz'altro considerato utile, ma ben presto giudicato non attuabile per l'elevata complessità tecnica e gli ingenti costi. Allo stesso modo, è da credere che per buona parte del medioevo la gran parte dei programmi difensivi ritenuti auspicabili da quanti avevano possibilità giuridica e pratica di realizzarli, non avessero visto, se non in via eccezionale e comunque sempre a una scala relativamente modesta, la luce per difficoltà – o, meglio, opportunità – economiche, anche in termini di difendibilità reale, quindi di uomini, e di oneri di manutenzione, e, non di rado, tecniche.

---

<sup>110</sup> COMOLI, *La fortificazione del duca* cit., pp. 223 sgg.



## *Grange e cascine in area lombarda (secoli XII-XIII)*

PAOLO GRILLO

Una storia delle dinamiche dell'insediamento rurale nella Lombardia medievale è in gran parte ancora da scrivere. Se per la Lombardia orientale disponiamo infatti della poderosa sintesi di François Menant<sup>1</sup>, per quella occidentale lo stato delle ricerche rimane tutto sommato poco soddisfacente. Sulla base degli studi fin qui condotti, i processi di concentrazione e di dispersione dell'*habitat* non sembrano aver avuto uno svolgimento lineare, anche se in linea di massima per la Lombardia si può ritenere che a una fase di accentramento attorno a *castra* e *curtes* culminata nell'XI secolo (ma, nello stesso secolo, non mancano le menzioni di castelli abbandonati) sia seguita una diffusione di piccoli centri isolati e edifici sparsi fra XII e XIII secolo, conclusasi verso la fine del Duecento, quando l'insicurezza dovuta alle guerre portò a una nuova fioritura degli insediamenti fortificati<sup>2</sup>. Non esistono però analisi puntuali che esaminino secondo quali modalità si sia realizzata la diffusione di abitazioni sparse durante l'età comunale, né il rapporto preciso fra queste ultime e le complessive trasformazioni del paesaggio rurale e delle forme di conduzione agricola<sup>3</sup>. Le pagine che seguiranno vogliono dunque essere solo una prima messa a punto sulla questione, volta soprattutto a verificare se sia possibile identificare nella grangia cistercense un possibile modello<sup>4</sup> imitato anche dai proprietari laici o se le *cassine* lombarde rappresentassero una forma autonoma e alternativa di organizzazione dell'*habitat*.

---

<sup>1</sup> F. MENANT, *Campagnes lombardes du Moyen Âge. L'économie et la société rurales dans la région de Bergame, de Crémone et de Brescia du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle*, Roma 1993.

<sup>2</sup> *Ibidem*, pp. 101-131; A.A. SETTIA, *Castelli e villaggi nell'Italia padana. Popolamento, potere e sicurezza fra IX e XIII secolo*, Napoli 1984, pp. 487-493; per la Lombardia occidentale si vedano anche le osservazioni di L. CHIAPPA MAURI, *Terra e uomini nella Lombardia medievale. Alle origini di uno sviluppo*, Roma-Bari 1997, pp. 74-76.

<sup>3</sup> Una prima messa a punto è rappresentata da CHIAPPA MAURI, *Terra e uomini* cit., pp. 27-41.

<sup>4</sup> A somiglianza di quanto accadde in area piemontese: R. COMBA, *Metamorfosi di un paesaggio rurale. Uomini e luoghi del Piemonte meridionale*, Torino 1983 (Cultura materiale, 2), pp. 163-189.

## 1. La grangia cistercense: un modello?

La più celebre delle forme insediative sparse nell'Italia del XII e del XIII secolo fu indubbiamente la grangia cistercense<sup>5</sup>. In particolare, gli studi di Charles Higounet hanno proposto una precisa definizione di tali aziende, gestite prevalentemente grazie alla manodopera fornita dai conversi, caratterizzate dalla presenza di un nucleo edilizio centrale, sempre dotato di un imponente granaio-magazzino in muratura (la “grangia” in senso stretto) e circondate da un insieme quanto più possibile compatto di terre, che potevano poi articolarsi in diverse tipologie produttive<sup>6</sup>. L'influenza dei Cistercensi sul panorama agrario italiano non fu però omogenea, dato che vi furono zone dove la loro diffusione cambiò radicalmente le strutture insediative preesistenti e altre che furono quasi impermeabili alla loro penetrazione<sup>7</sup>. Le stesse scelte economiche dei monaci bianchi, come ha sottolineato Rinaldo Comba, furono poi profondamente influenzate dalle modalità di formazione del loro patrimonio, dando così origine a modalità articolate di organizzazione fondiaria, che declinavano in forma assai variata la comune adesione a un modello ideale di conduzione in economia e di ricerca del *desertum* secondo il dettato degli statuti dell'ordine<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> Per una messa a punto storiografica: A.M. RAPETTI, *Alcune considerazioni intorno ai monaci bianchi e alle campagne nell'Europa dei secoli XII-XIII*, in *Dove va la storiografia monastica in Europa? Temi e metodi di ricerca per lo studio della vita monastica e regolare in età medievale alle soglie del terzo millennio*, Atti del convegno (Brescia-Rodengo, 23-25 marzo 2000), Milano 2001, pp. 323-351.

<sup>6</sup> Si vedano i saggi raccolti in CH. HIGOUNET, *Villes, sociétés et économies médiévales: recueil d'articles*, Bordeaux 1992; per una messa a punto generale si rimanda soprattutto a *L'économie cistercienne. Géographie-mutations du Moyen Age aux temps modernes*, Auch 1983, da aggiornare con *Unanimité et diversité cisterciennes. Filiations-réseaux-relectures du XII<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècles*, Saint-Étienne 2000.

<sup>7</sup> Per una messa a punto: C. CABY, *Les cisterciens dans l'espace italien médiéval*, in *Unanimité et diversité cisterciennes* cit., pp. 567-594.

<sup>8</sup> R. COMBA, *I Cistercensi fra città e campagne nei secoli XII e XIII. Una sintesi mutevole di orientamenti economici e culturali nell'Italia nord-occidentale*, «Studi storici», 26 (1985), pp. 237-261; ID., *Dal Piemonte alle Marche: esperienze economiche cisterciensi nell'età di Bernardo di Chiaravalle*, in *San Bernardo e l'Italia*, a cura di P. ZERBI, Milano 1990, pp. 315-344; 319-322. Per le ricerche successive, basti il rimando a F. PANERO, *Terra certosina e terra cistercense (secoli XII e XIII)*, in *Certosini e Cistercensi in Italia (secoli XII-XV)*, Atti del convegno (Cuneo-Chiusa Pesio-Rocca de' Baldi, 23-26 settembre 1999), a cura di R. COMBA, G.G. MERLO, Cuneo 2000, pp. 341-361; *Aziende agrarie nel medioevo (secoli IX-XV)*, a cura di R. COMBA, F. PANERO, «Bollettino della Società per gli Studi Storici, Archeologici e Artistici della Provincia di Cuneo», 123 (2000); P. GRILLO, *Monaci e città: comuni urbani e abbazie cistercensi nell'Italia nord-occidentale (sec. XIII-XIV)*, Milano 2008.

Da questo punto di vista, la Lombardia risulta clamorosamente spezzata in due. A ovest dell'Adda il monachesimo cistercense conobbe un'indubbia fortuna, con le grandi fondazioni milanesi di Chiaravalle e di Morimondo, quella lodigiana del Cerreto, quella comasca dell'Acquafredda. A oriente, invece, vi furono solo pochi enti femminili, spesso di incerta identità, mai comunque così ricchi e potenti da esercitare un'influenza significativa sulle strutture fondiari dell'area. A ovest, il Pavese rimase privo di grandi fondazioni maschili, mentre nelle diocesi di Tortona e di Piacenza, ai margini dell'area qui considerata, sorsero e prosperarono le abbazie di Rivalta Scrivia e di Chiaravalle della Colomba<sup>9</sup>.

Nella Lombardia occidentale, dunque, in significativa continuità geografica con la prima area di irradiazione delle grandi abbazie piemontesi<sup>10</sup>, i Cistercensi organizzarono i loro possedimenti fondando diverse grange, che cominciano a venir attestate a partire dagli anni Sessanta del XII secolo<sup>11</sup>.

La struttura per grange caratterizzò l'organizzazione patrimoniale delle principali abbazie di pianura. Chiaravalle ebbe dieci grange, oltre alla *terra monasterii* che circondava l'abbazia stessa, di cui la metà risalivano al XII secolo, quattro furono costituite nel Duecento e una fu acquisita agli inizi del Trecento<sup>12</sup>. Morimondo controllava nove grange, di cui tre risalenti al XIII secolo<sup>13</sup>. Anche a causa della scarsità della documentazione, mancano studi su San Pietro di Cerreto, che aveva probabilmente una o due grange, mentre l'abbazia di Santa Maria dell'Acquafredda, posta in area montana, come vedremo costituiva un'eccezione<sup>14</sup>. Complessivamente, dunque, ci troviamo di fronte a una ventina di complessi aziendali cistercensi, a cui potrebbero aggiungersi, in significativa contiguità geografica, le sette

---

<sup>9</sup> Sulla prima irradiazione cistercense nell'Italia settentrionale si vedano da ultimi C. CABY, *L'espansione cistercense in Italia (secoli XII-XIII)*, in *Certosini e cistercensi* cit., pp. 143-155, e soprattutto R. COMBA, *I monaci bianchi e il papato in Italia: caratteri e metamorfosi delle identità e idealità cistercensi nella prima metà del XII secolo*, in *Das Papsttum und das vielgestaltige Italien. Hundert Jahre Italia Pontificia*, a cura di K. HERBERS, J. JOHRENDT, Berlin 2009, pp. 515-555.

<sup>10</sup> ID., *Da Tiglieto a Staffarda: gli esordi cistercensi nella regione ligure-subalpina*, in *L'abbazia di Staffarda e l'irradiazione cistercense nel Piemonte meridionale*, Atti del convegno (Staffarda-Revello, 17-18 ottobre 1998), a cura di R. COMBA, G.G. MERLO, Cuneo 1999, pp. 65-82.

<sup>11</sup> COMBA, *I Cistercensi fra città e campagne* cit.

<sup>12</sup> L. CHIAPPA MAURI, *Le scelte economiche del monastero di Chiaravalle Milanese nel XII e XIII secolo*, in *Chiaravalle. Arte e storia di un'abbazia cistercense*, a cura di P. TOMEA, Milano 1992, pp. 31-50: 32-35.

<sup>13</sup> M.G. RE, *L'abbazia di Morimondo: una comunità cistercense tra Milano e Pavia (1136-1314)*, Tesi di Dottorato, XX ciclo, Università degli Studi di Firenze, 2008.

<sup>14</sup> GRILLO, *Monaci e città* cit., pp. 47-85.

aziende (di cui due duecentesche) su cui si strutturava il patrimonio dell'abbazia piacentina di Chiaravalle della Colomba<sup>15</sup>.

I manufatti edilizi che formavano il cuore delle grange delle grandi abbazie lombarde ci sono abbastanza noti. Dalla fine del XII secolo le aziende si presentavano come spazi ampi e complessi, ben delimitati da recinzioni o mura nelle quali si aprivano delle porte e talvolta protette anche da fossati<sup>16</sup>. Le note denunce delle distruzioni portate dai pavesi ai beni di Morimondo nel novembre del 1237 ci permettono di sapere che nella grangia di Coronate vi erano un refettorio e un dormitorio per i conversi, un laboratorio di tessitura, cucina, pozzo coperto, fienile, stalle per vacche e asini, magazzini e cantine per il vino e per il formaggio e un mulino; in quella di Fornace una casa di abitazione, un refettorio, un dormitorio, una cucina, un edificio dove si produceva il formaggio, un fienile e un pagliaio, una stalla con porcile, un pollaio, il tutto racchiuso da un muro di cinta<sup>17</sup>. Anche per altre grange, una paziente raccolta dei dati contenuti nei documenti, ha permesso di ricostruire almeno parzialmente l'articolazione degli edifici. Così, sulla *curia* della grangia di Vallera, di proprietà di Chiaravalle Milanese, si aprivano loggiati, magazzini, dormitori e alloggi mentre fuori dalla cinta fortificata si ergevano una fornace, un ovile e un mulino<sup>18</sup>. Non erano dissimili, in un'area confinante, le attrezzature delle aziende agrarie dipendenti dall'abbazia piacentina di Chiaravalle della Colomba<sup>19</sup>.

Non abbiamo dati numerici sulla quantità di conversi che risiedevano in queste strutture: come è noto, infatti, il numero dei devoti che si affiancava ai monaci nella conduzione dei beni cistercensi è da tempo oggetto di una vivace *querelle* storiografica intenta a verificare l'attendibilità o meno delle imponenti cifre fornite da alcune fonti narrative. Va osservato però che – ci ritorneremo in seguito – nella seconda metà del Duecento molte di queste grange furono date in locazione a gruppi di massari: è presumibile che il numero di questi ultimi corrispondesse almeno approssimativamente alla quantità minima di manodopera residente necessaria al funzionamento dell'azienda, anche nell'epoca precedente. Dunque, nelle grange chiaravallensi di Villamaggiore, di Valera e di Vione furono installati rispettivamente quindici, ventuno e ventisei famiglie di massari, il che, trattandosi di

---

<sup>15</sup> A. RAPETTI, *La formazione di una comunità cistercense. Istituzioni e strutture organizzative di Chiaravalle della Colomba tra XII e XIII secolo*, Roma 1999, pp. 204-245.

<sup>16</sup> L. CHIAPPA MAURI, *Paesaggi rurali di Lombardia*, Roma-Bari 1990, p. 39.

<sup>17</sup> E. OCCHIPINTI, *Fortuna e crisi di un patrimonio monastico: Morimondo e le sue grange fra XII e XIV secolo*, «Studi storici», 26 (1985), pp. 315-350: 328.

<sup>18</sup> CHIAPPA MAURI, *Paesaggi rurali* cit., pp. 39-40.

<sup>19</sup> RAPETTI, *La formazione* cit., p. 223.

nuclei familiari allargati a fratelli e cugini, ricondurrebbe ad almeno una cinquantina i lavoratori necessari alla prima, a una sessantina quelli della seconda e a circa ottanta quelli della terza<sup>20</sup>; era probabilmente più piccola la grangia morimondese di Fallavecchia, sulla quale nel 1297 si trovavano undici massari, per un totale di trenta o quaranta uomini atti al lavoro: forse però essi non rappresentavano la totalità degli affittuari presenti<sup>21</sup>. Insomma, anche ammettendo che i Cistercensi ricorressero più sistematicamente dei massari all'uso di manodopera salariata, l'impressione è che queste grange dovessero ospitare un buon numero di conversi, ben superiore a quella quindicina media ipotizzata a suo tempo da Charles Higounet, il che porterebbe a dar credito all'affermazione dell'anonimo monaco morimondese che attribuiva all'abbazia circa duecento frati barbuti sparsi fra il monastero stesso e sei grange, prima della distruzione del 1237<sup>22</sup>.

Bisogna però osservare che, a differenza di quanto accadde altrove, non sembra che la grangia abbia rappresentato un modello organizzativo di successo in area lombarda. Il dato linguistico, evidenziato per l'area subalpina da Rinaldo Comba, è a questo proposito estremamente significativo. Mentre in Piemonte il termine «grangia» si diffuse capillarmente, tanto da diventare sinonimo di azienda agricola isolata<sup>23</sup>, in Lombardia questo processo non si svolse affatto. Si ritrovano, di quando in quando e comunque in epoca piuttosto tarda, menzioni di grange appartenenti a enti ecclesiastici non cistercensi, ma queste sono molto rare e non si riferiscono mai a proprietari laici<sup>24</sup>.

Per gli stessi Cistercensi, d'altronde, la grangia non rappresentò l'unica forma di organizzazione aziendale. Nel Piacentino, Chiaravalle della Colomba possedeva vasti beni nel territorio di Fiorenzuola d'Arda che non paiono aver fatto capo ad alcuna grangia<sup>25</sup>, lo stesso può dirsi per Mori-

---

<sup>20</sup> CHIAPPA MAURI, *Paesaggi rurali* cit., pp. 53 e 118; C. SACCHETTI STEA, *Il monastero di Chiaravalle Milanese nel Duecento: Vione da castrum a grangia*, «Società e storia», 29 (1988), pp. 671-706.

<sup>21</sup> RE, *L'abbazia di Morimondo* cit., pp. 170-172.

<sup>22</sup> Da ultima: EAD., *La disgrazia dei monaci: la guerra vista da Morimondo*, in *Cittadini in armi. Eserciti e guerre nell'Italia comunale*, a cura di P. GRILLO, Soveria Mannelli 2011, pp. 121-140: 128.

<sup>23</sup> R. COMBA, *Le origini medievali dell'assetto insediativo moderno nelle campagne italiane*, in *Storia d'Italia, Annali, VIII, Insediamento e territorio*, a cura di C. DE SETA, Torino 1985, pp. 367-404: 376.

<sup>24</sup> Una ricognizione sulle pergamene lombarde del XII secolo pubblicate nel *Codice diplomatico della Lombardia medievale* (<http://cdlm.unipv.it/>), mostra che tutte le menzioni del termine «grangia» si riferiscono a contesti cistercensi. Cfr. anche CHIAPPA MAURI, *Le scelte economiche* cit., p. 38.

<sup>25</sup> RAPETTI, *La formazione* cit., pp. 226-234.

mondo, che non raggruppò in entità coerenti molte terre destinate a colture specializzate, quali i castagneti di Gudo e i vigneti di Rosate e di Besate<sup>26</sup>. Situata in area prealpina, infine, l'abbazia dell'Acquafredda gestì il suo patrimonio in maniera relativamente tradizionale, mantenendo l'autonomia dei diversi appezzamenti di terreni e prati acquisiti dai monaci<sup>27</sup>.

La grangia cistercense rimase dunque un'esperienza significativa, ma non giunse a rappresentare un modello di ristrutturazione dell'*habitat* e delle strutture produttive lombarde. La ventina di fondazioni complessive si concentrava in un'area geografica piuttosto ridotta, approssimativamente un triangolo di terre compreso fra Milano, Pavia e Lodi, senza estendersi al resto della regione.

## 2. *Le cascine e le case isolate: una realtà ambigua*

In realtà, almeno nelle zone suburbane, forme di insediamento sparso esistevano già prima che giungessero in Lombardia i Cistercensi, in particolare nella forma delle "cascine". A Milano le prime cascine sono attestate sin dal X secolo (le cascine *de Biffis*) e dovevano costituire una realtà significativa nella prima metà del XII secolo, dato che fra il 1130 e il 1140, sono menzionate le cascine dei Marinoni e quelle dei Taverna; nel Lodigiano, negli stessi anni, sorgevano almeno le cascine degli eredi di Erlembaldo e dei *de Colderariis*<sup>28</sup>.

Lo studio delle cascine pone però un buon numero di problemi. Innanzitutto, lo stesso termine, nella documentazione medievale come nella parlata odierna, può indicare tre diverse realtà: la classica cascina padana, ossia un edificio di grandi dimensioni destinato a ospitare un congruo numero di contadini e braccianti, la cascina di montagna, utilizzata quale ricovero momentaneo soprattutto dai pastori e un edificio ausiliario, un rustico annesso alle abitazioni e utilizzato come fienile o granaio. Qui ci concentreremo, ovviamente, sul primo significato. Inoltre, mentre sulla formazione e la gestione delle grange è disponibile una buona quantità di documenti, spesso le cascine sono citate solo cursoriamente, quali riferimenti toponomastici o luoghi di abitazione: solo in casi rari, dunque, è possibile verificare il ruolo, l'estensione o la disponibilità di attrezzature.

---

<sup>26</sup> RE, *L'abbazia di Morimondo* cit., pp. 105-111.

<sup>27</sup> GRILLO, *Monaci e città* cit., pp. 56-79.

<sup>28</sup> *Le carte del monastero di San Vincenzo di Lodi*, a cura di A. GROSSI (<http://cdlm.unipv.it/edizioni/lo/lodi-svincenzo/>), doc. 1; *Le carte della Mensa vescovile di Lodi (883-1200)*, a cura di A. GROSSI (<http://cdlm.unipv.it/edizioni/lo/lodi-vescovo/>), doc. 47.



Nel Milanese, talvolta le cascine rappresentavano centri di riorganizzazione fondiaria, mentre in altri casi erano semplicemente insediamenti demici. Nei suburbi della città, soprattutto a partire dal XIII secolo, diverse *cassine* fungevano da centri di conduzione agricola, dotati di infrastrutture: in alcuni casi le terre che vi facevano capo erano abbastanza ridotte, per cui è probabile che gli edifici ospitassero una sola famiglia di conduttori. L'esempio più significativo è quello della cascina sita presso porta Ticinese che verso il 1250 Rubba *de Balsemo* donò al convento di Sant'Apollinare: essa era dotata di costruzioni ausiliarie e torchio e venne poi fornita di una colombaia e di un piano sopraelevato-magazzino. Al complesso edilizio facevano capo circa 4 ettari di terre e di vigne<sup>29</sup>. Più imponenti erano le due aziende della chiesa di San Giorgio al Palazzo in località Torre, alle quali nel 1230 facevano capo altrettanti massarizi di oltre 17 ettari, per la cui gestione i massari dovevano avvalersi anche di manodopera salariata<sup>30</sup>. Molti proprietari laici fecero uso di cascine e di case isolate come centri di gestione delle loro proprietà nelle campagne. La famiglia degli Accattapani, una stirpe di prestatori e imprenditori, dopo il 1250 possedeva una *cassina* a Robecco e un grosso sedime attrezzato a Pantigliate ai quali facevano capo rispettivamente circa 26,5 ettari e ben 45 ettari di terre: quest'ultima possessione era significativamente definita «podere»<sup>31</sup>.

In altri casi, le cascine erano composte da diverse abitazioni e rappresentavano piccoli insediamenti collettivi, dotati di infrastrutture a uso comunitario<sup>32</sup>, il cui legame con eventuali operazioni di riassetto fondiario ci sfugge completamente. Nel 1131 attorno alle cascine dei Marinoni vi erano terre appartenenti a diversi enti ecclesiastici milanesi, anche se riunite nelle mani dei medesimi livellari<sup>33</sup>. I Taverna possedevano terre nei pressi della loro cascina, sita all'esterno di porta Vercellina, ma queste confinavano anche con i beni di un buon numero di altri proprietari cittadini<sup>34</sup>. Le cascine Bulgaroni, fuori da porta Vercellina, erano abitate dall'ampio consortile fa-

---

<sup>29</sup> L. DE ANGELIS CAPPABIANCA, *Le "cassine" tra il XII e il XIV secolo: l'esempio di Milano*, in *Paesaggi urbani dell'Italia padana nei secoli VIII-XIV*, Bologna 1988, pp. 373-415: 381.

<sup>30</sup> P. GRILLO, *Milano in età comunale (1183-1276). Istituzioni, società, economia*, Spoleto 2001, pp. 115-116.

<sup>31</sup> *Ibidem*, pp. 168-169.

<sup>32</sup> DE ANGELIS CAPPABIANCA, *Le "cassine" cit.*, p. 379.

<sup>33</sup> *Le pergamene milanesi del secolo XII dell'abbazia di Chiaravalle (1102-1160) conservate presso l'Archivio di Stato di Milano*, a cura di A.M. RAPETTI, Milano 2004, pp. 86-87, doc. 45.

<sup>34</sup> *Le pergamene della canonica di Sant'Ambrogio nel secolo XII. Le prepositure di Alberto di San Giorgio, Lanterio Castiglioni, Satrapa (1152-1178)*, a cura di A. AMBROSIONI, Milano 1974, pp. 306-308, doc. 101.

miliare dei Bulgaroni, che lavoravano una congerie non omogenea di beni appartenenti alla chiesa di Santa Tecla, alla canonica o al monastero di Sant' Ambrogio e detenuti a vario titolo. Alcune terre nel territorio delle cascine Bulgaroni erano lavorate da un massaro in realtà residente nella cascina di Guglielmo Tegnioso; non era raro, in effetti, che alcuni contadini abitassero in una cascina e lavorassero terreni siti altrove<sup>35</sup>. Questa situazione si ritrova anche a una certa distanza dalla città, come nel caso della cascina di Castellano da Giussano, sita presso Arosio, nella quale vivevano i massari dello stesso Castellano impegnati a lavorarne le terre sparse nelle località di Cogliate e di Bigoncio<sup>36</sup>.

Più nitida, secondo François Menant, la situazione a est dell'Adda, dove la costruzione di diverse *domus*, *cassine* o *sedimina* tra la fine del XII secolo e la metà del Duecento fu legata in particolare a operazioni di dissodamento o colonizzazione di aree marginali: poteva trattarsi di abitazioni isolate, ma anche, forse più spesso, di grandi edifici destinati a ospitare gruppi piuttosto numerosi di *manentes*<sup>37</sup>, come le due importanti cascine, dette la *Suarda* e la *Suardina*, edificate nel primo Duecento a Levate dalla famiglia Suardi in connessione con la realizzazione di un canale di irrigazione<sup>38</sup>. Anche nel territorio di Cremona fu frequente la costruzione di case, di *tetti* (*teziae*) o, talvolta, di torri volte a facilitare l'espansione dei coltivi e le operazioni di riorganizzazione fondiaria: il processo si prolungò ancora per gran parte del Duecento e nei casi più importanti portò alla formazione di veri e propri agglomerati di abitazioni che secondo Menant erano «del tutto comparabili ai borghi franchi come statuto e come ruolo», anche se non come dimensioni<sup>39</sup>.

In area milanese le iniziative simili sono più difficili da individuare, anche se si può ricordare una «cascina nuova» menzionata nella zona di Velate, presso Varese, nel 1162, la cui costruzione era stata probabilmente

---

<sup>35</sup> GRILLO, *Milano in età comunale* cit., pp. 114-115; E. SALVATORI, *Una comunità familiare nel suburbio milanese: le Cascine Biffi-Bulgaroni*, in *L'età dei Visconti. Il dominio di Milano fra XIII e XV secolo*, a cura di L. CHIAPPA MAURI, L. DE ANGELIS CAPPABIANCA, P. MAINONI, Milano 1993, pp. 199-216: 214.

<sup>36</sup> GRILLO, *Milano in età comunale* cit., pp. 149-150.

<sup>37</sup> MENANT, *Campagnes lombardes* cit., pp. 125-126.

<sup>38</sup> *Ibidem*, pp. 125, nota, e 195; ID., *Bergamo comunale: storia, economia e società*, in *Storia economica e sociale di Bergamo. I primi millenni*, II, *Il comune e la signoria*, a cura di G. CHITTO-LINI, Bergamo 1999, pp. 15-181: 102-103.

<sup>39</sup> ID., *Un lungo Duecento (1183-1311): il comune fra maturità istituzionale e lotte di parte*, in *Storia di Cremona. Dall'alto Medioevo all'età comunale*, a cura di G. ANDENNA, Cremona 2004, pp. 282-363: 362; ID. *Campagnes lombardes* cit., pp. 126-127, nota.

connessa con una limitrofa iniziativa di disboscamento che aveva portato alla realizzazione di alcuni «ronchi nuovi» a essa confinanti<sup>40</sup>.

In assenza di ricerche sistematiche, le notizie sul territorio degli altri comuni lombardi sono molto saltuarie. Anche qui, in alcuni casi le cascine potevano fungere da centri organizzativi e di raccolta dei canoni per i grandi proprietari fondiari, come accadeva nel 1189 per quella di Lodi Vecchio, che apparteneva all'ospedale lodigiano di San Biagio<sup>41</sup> o per quella di Sartirana di proprietà del monastero pavese di San Pietro in Ciel d'Oro<sup>42</sup>. Nel Pavese, in realtà, secondo Cipolla, si contrapponevano la Lomellina caratterizzata da un insediamento prevalentemente accentrato e la zona «fra Milano e Pavia», dove si trovava una grande quantità di piccole borgate, ma ciò non aiuta a identificare la presenza di case o cascine isolate<sup>43</sup> e anche una recente ricerca sulla Campagna, ossia le terre più prossime al centro urbano, non ha portato a individuare una consistente presenza dell'*habitat* sparso<sup>44</sup>. L'impressione è dunque che in queste zone, come nel Comasco, la diffusione di tali edifici sia rimasta molto più limitata rispetto al contado ambrosiano<sup>45</sup>.

### 3. *Insediamento sparso o piccoli insediamenti?*

Bisogna notare che, in molti dei casi citati, parlare di «insediamento sparso» è un po' improprio. In Lombardia non si ritrovano, o quasi, le «case da massaro» isolate e destinate ad alloggiare una sola famiglia così tipiche dell'Italia centrale o i *tecta* piemontesi. Le grange e una buona parte delle cascine erano invece assimilabili a piccoli villaggi, destinati a ospitare un congruo numero di famiglie.

---

<sup>40</sup> *Le carte della chiesa di Santa Maria del Monte di Velate*, I, 922-1170, a cura di P. MERATI, Varese 2005, pp. 248-350, doc. 145.

<sup>41</sup> *Le carte dell'Ospedale di San Biagio e della carità di Lodi*, a cura di A. GROSSI (<http://cdlm.unipv.it/edizioni/lo/lodi-sbiagio-ospedale/>), doc. 3.

<sup>42</sup> *Le carte del monastero di San Pietro in Ciel d'Oro di Pavia*, II, 1165-1190, a cura di E. BARBIERI, M.A. CASAGRANDE MAZZOLI, E. CAU, Milano 1984, pp. 309-312, doc. 173 (ma in questo caso è possibile anche la lezione «casa» e non «cassina»).

<sup>43</sup> C.M. CIPOLLA, *Popolazione e proprietari delle campagne attraverso un ruolo di contribuenti del sec. XII*, «Bollettino della Società Pavese di Storia Patria», XLVI (1946), pp. 85-97.

<sup>44</sup> F. ROMANONI, *La campanea di Pavia nel XII secolo*, *ibidem*, CV (2005), pp. 53-80.

<sup>45</sup> Dai sondaggi esistenti, pare che nei territori comaschi di pianura i villaggi fossero a maglie piuttosto larghe, mentre le abitazioni totalmente isolate erano quasi assenti: P. GRILLO, *Ceremate e Asnago fra Medioevo e Età Moderna: società, economia, istituzioni*, in *Ceremate. Storia di un paese tra Como e Milano*, a cura di E. CANOBBIO, Como 2003, pp. 91-113: 91-95.

Come si è già accennato, le grange rappresentavano nuclei di popolazione di tutto rilievo. Con le grandi ristrutturazioni agrarie della seconda metà del Duecento le grange «da centri aziendali si avviavano a divenire centri di popolamento, nuovi villaggi abitati stabilmente da una comunità di contadini» dotati delle necessarie infrastrutture, dai forni per il pane alle osterie<sup>46</sup>. Nel 1275, un inventario dei maschi adulti della pieve di Locate indicava nel capoluogo il principale abitato, con 61 uomini, mentre le altre undici località del territorio assommavano complessivamente 149 uomini: esente, la grangia di Vione, con i suoi 26 massari rappresentava in realtà probabilmente il secondo centro demico della circoscrizione<sup>47</sup>. In effetti, oltre agli affittuari, nelle grange ritornate villaggi abitava un gran numero di persone, tra parenti degli affittuari (che di solito erano esponenti di gruppi familiari allargati a fratelli e cugini), manovali, servitori e addetti alle infrastrutture: sappiamo per esempio che nella grangia di Torrevecchia nel 1312 vivevano dodici conduttori delle terre di Chiaravalle Milanese e altri 85 uomini adulti, fra *capita domi, familiares, bebulci e famuli* impegnati nelle più diverse mansioni<sup>48</sup>. Anche ammettendo che una parte di questi ultimi non avesse famiglia, si può ragionevolmente pensare che l'insediamento contasse almeno trecento abitanti complessivi.

Non abbiamo purtroppo dati paragonabili per le cascine, anche se è certo che almeno alcune raggiunsero ragguardevoli dimensioni demiche: l'insediamento denominato «Cascine della Baciana» era composto da ben quindici cascine minori appartenenti a famiglie o a enti ecclesiastici cittadini<sup>49</sup>. Molte cascine poterono così proporsi come entità dotate di una propria individualità giurisdizionale e come tali sono considerate nella normativa milanese del primo Trecento, dato che, al pari dei villaggi, esse dovevano rispondere collettivamente al comune urbano del pagamento dei carichi fiscali e della prestazione degli *onera rusticana*. Enrica Salvatori ha messo in luce che le cascine Bulgaroni, site fuori di porta Vercellina e eccezionalmente ben documentate, esprimevano propri rappresentanti, detti anziani, e agivano come un vero comune rurale<sup>50</sup>.

---

<sup>46</sup> CHIAPPA MAURI, *Le scelte economiche* cit., p. 44 (per la citazione); EAD., *Paesaggi rurali* cit., p. 123.

<sup>47</sup> GRILLO, *Milano in età comunale* cit., p. 641.

<sup>48</sup> C. SACCHETTI STEA, *Torrevecchia tra XII e XIV secolo*, «Studi di storia medioevale e di diplomatica», 12-13 (1992), pp. 7-45: 39.

<sup>49</sup> DE ANGELIS CAPPABIANCA, *Le "cassine"* cit., pp. 390-391.

<sup>50</sup> SALVATORI, *Una comunità familiare* cit., pp. 206-207.

#### 4. Conclusioni

In conclusione, è difficile costruire una modellizzazione delle forme di dispersione dell'*habitat* nelle campagne lombarde del pieno medioevo. L'impressione è che tale processo sia stato tutto sommato piuttosto discontinuo e condizionato da una miriade di varianti locali, senza che sia emersa una tipologia dominante di insediamento produttivo isolato.

Le grange sono state un'importante realtà economica e furono anche relativamente numerose, ma non riuscirono ad affermarsi come modello, restando confinate entro le proprietà di tre dei quattro grandi monasteri cistercensi dell'area: Chiaravalle Milanese, Morimondo e il Cerreto. In compenso, grazie alla documentazione relativamente abbondante, siamo in grado di valutarne il ruolo di centri polifunzionali, dotati di importanti infrastrutture produttive, attorno ai quali si venivano a organizzare vasti e compatti complessi fondiari gestiti in forme innovative.

Le cascine furono invece molto più numerose e caratterizzarono principalmente le grandi proprietà laiche, anche se non ne mancarono pure sui beni di importanti enti ecclesiastici. Siamo però molto meno informati sulla loro esatta natura e sulla presenza o meno di infrastrutture. La natura stessa delle cascine rimane di problematica identificazione, dato che le più grandi erano formazioni edilizie di un certo rilievo, che potevano ospitare un numero consistente di famiglie ed erano assimilabili a piccoli villaggi, mentre le più piccole erano residenze monofamiliari, difficilmente distinguibili dalle semplici case rurali isolate. Solo in una parte dei casi appare un'immediata connessione con investimenti volti a riorganizzare la conduzione fondiaria, con interventi mirati a migliorare la resa dei campi o con iniziative di allargamento dei coltivi.

Bisogna infine sottolineare un dato. Nella seconda metà del Duecento e nei primi anni del Trecento, nelle campagne della Lombardia meridionale si ebbe una profonda rivoluzione dei metodi di conduzione<sup>51</sup>. In particolare, nelle campagne di Milano molti proprietari laici ed ecclesiastici riorganizzarono i propri beni costituendo grandi massarizi a vocazione policulturale, di dimensioni variabili fra i dieci e i venti ettari, affidati a famiglie di massari con contratti parziari di breve durata. Queste ristrutturazioni agrarie, però, non comportarono se non in rarissimi casi processi di dispersione dell'*habitat* e di costruzione di nuovi edifici rurali, dato che nella maggior parte dei casi ai conduttori erano affidati complessi edilizi attrezzati

---

<sup>51</sup> CHIAPPA MAURI, *Terra e uomini* cit., pp. 29-35.

zati e dotati di importanti infrastrutture, ma siti all'interno dei villaggi<sup>52</sup>. Allo stesso modo, le ricerche di Laura Bertoni per il territorio di Pavia e di Laura De Angelis per l'area di Voghera hanno mostrato che l'introduzione dei nuovi contratti *ad massaricium* e l'impulso dei grandi proprietari verso l'espansione del vigneto non si accompagnarono ad alcuna forma di rimodellamento dell'*habitat* o a spinte verso la costruzione di abitazioni isolate e di cascine<sup>53</sup>.

Insomma, non bisogna sopravvalutare il peso di grange e cascine nel paesaggio agrario lombardo dell'età comunale e postcomunale. Fino alle grandi ristrutturazioni agrarie del Quattrocento – e, in gran parte dell'alta pianura, anche dopo quest'epoca – le innovazioni nella conduzione e la costruzione di grandi *massaricia* organici non comportarono automaticamente la diffusione di forme insediative disperse. Sarebbe opportuno che una nuova generazione di studi potesse approfondire le ragioni e le conseguenze economiche e sociali di questa situazione: è questo l'auspicio con cui vorrei concludere queste pagine.

---

<sup>52</sup> P. GRILLO, *Milano guelfa (1302-1310)*, Roma 2013, pp. 125-158.

<sup>53</sup> L. DE ANGELIS CAPPABIANCA, «*Voghera oppidum nunc opulentissimum*». *Voghera ed il suo territorio tra X e XV secolo*, Torino 1996, pp. 109-119 e 175-181; L. BERTONI, *Pavia alla fine del Duecento. Una società urbana fra crescita e crisi*, Bologna 2013, pp. 138-158.

## *Impianti cartari nel Milanese tardomedievale: le folle di Pontese*

BEATRICE DEL BO

Dall'età medievale sino all'età moderna e talvolta contemporanea l'industria della carta ha caratterizzato in maniera peculiare la produzione manifatturiera di alcuni centri della Penisola, dislocati soprattutto nell'area ligure, in quella toscana, nelle Marche, sul lago di Garda (Voltri, Pescia, Fabriano, Colle val d'Elsa, Villa Basilica, Toscolano, Maderno, Limone ecc.)<sup>1</sup>. Questa attività veniva impiantata in folle e mulini preesistenti, destinati in precedenza alla lavorazione delle fibre tessili. Tali produzioni sì, a loro tempo, avevano influito sulla composizione della maglia insediativa, complicandone la struttura<sup>2</sup>, mentre l'industria della carta ha rivestito un ruolo determinante non tanto sulla nascita di nuovi insediamenti quanto sul loro ampliamento e sulla loro rivitalizzazione. In alcune aree essa ha dato grande impulso all'allargamento degli abitati e all'aumento della popolazione, richiamata dalle opportunità di impiego in questo settore. Tale processo si è protratto per secoli con esiti importanti, che non possono essere richiamati in questa sede<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Per la bibliografia di riferimento su diffusione, produzione e commercio, rinvio a quella contenuta nel volume *Cinque secoli di carta. Produzione, commercio e consumi della carta nella «Regio Insubrica» e in Lombardia dal Medioevo all'età contemporanea*, a cura di R. P. CORRITORE, L. PICCINNO, Varese 2005; per le cartiere nell'area di Lucca, si veda R. SABBATINI, *La formazione di un centro cartario: Villabasilica*, «Quaderni storici», 59 (1985), pp. 427-449, a proposito delle cartiere raddoppiate a Villabasilica nel XIX secolo rispetto all'ultimo scorcio del secolo precedente, e della «definitiva trasformazione del paese da povera comunità agricola in centro manifatturiero» (p. 427). M. CALEGARI, *Mercanti imprenditori e maestri paperai nella manifattura genovese della carta (sec. XVI-XVII)*, «Quaderni storici», 59 (1985), pp. 445-469; ID., *La cartiera genovese tra Cinquecento e Seicento*, Genova 1984; F. DINI, *Le cartiere in Colle di Valdelsa. Notizie*, Castelfiorentino 1902 (ora in ID., *Carta e cartiere a Colle*, Firenze 1982); per il Garda, si veda almeno G. ZALIN, *Tra serre, opifici e fucine (le tipiche attività di produzione e trasformazione nella Riviera benacense, secoli XV-XVIII)*, in *Un lago, una civiltà: il Garda*, a cura di G. BORELLI, I, Verona 1983, pp. 327-374 e L. MOCARELLI, *La lavorazione della carta nella Magnifica Patria dal successo al declino (1650-1850)*, in *Cinque secoli di carta* cit., pp. 122-132.

<sup>2</sup> Cfr. L. CHIAPPA MAURI, *I mulini ad acqua nel Milanese (secc. X-XV)*, Roma 1984, pp. 268-269; per l'età moderna SABBATINI, *La formazione di un centro cartario* cit.

<sup>3</sup> Sull'aumento della percentuale di popolazione impiegata nel settore della carta, verificatosi tra 1809 e 1823 a Villabasilica (dal 17% al 30%), *ibidem*, p. 430. Sull'aumento degli impianti cartari, si veda quanto rilevato per Voltri, dove «ad un piccolo nucleo di cartiere già esistenti per il XVI secolo altre se ne erano aggiunte, spesso sostituendosi a ferriere, folli e mulini», tanto da

Per il Milanese, dove tale manifattura si diffuse a partire dal secondo Trecento, è possibile riconoscere il ruolo che essa ricoprì nel determinare per l'appunto la rivitalizzazione e la crescita, anche in termini demografici, di centri e di strutture produttive in precedenza del tutto o parzialmente abbandonate<sup>4</sup>.

### *1. Macchine idrauliche e trasformazioni d'uso nella Bassa*

Il distretto di Milano è costituito, com'è noto, da due aree con caratteristiche geomorfologiche assai differenti tra loro: una pianura asciutta a nord della città, nota come la Alta, e a meridione, la Bassa, un territorio ricco di acque, rogge, fontanili e di canali artificiali. Tale conformazione è risultata assai incisiva sulle dinamiche insediative delle due zone, scandite da tempi, esiti e intensità peculiari. Nell'area a settentrione della città sorsero centri di grosse dimensioni, mentre nella Bassa l'*habitat* si sviluppò per «maglie strette, per piccoli nuclei, disposti attorno a pochi borghi»<sup>5</sup>. Sullo strutturarsi del tessuto abitativo del contado milanese rivestì un peso certamente rilevante l'ampiezza delle aree coltivabili, laddove a nord si potevano sfruttare superfici estese, mentre a sud, per le caratteristiche tipologiche dei terreni e per la presenza di corsi d'acqua, una buona parte delle terre era destinata a prato, poi irriguo, e l'estensione degli appezzamenti era ridotta. Proprio l'abbondanza di acque risultò decisiva sul progressivo infittirsi delle aree antropizzate, giacché l'installazione sui fiumi di numerose fornaci, folle e mulini aveva contribuito al proliferare di piccoli ma densi nuclei abitati<sup>6</sup>. La rilevanza economica di tali strutture, infatti, aveva agito da

---

portare a quella che l'autore definisce «una massiccia colonizzazione a proprio favore del paesaggio e delle risorse energetiche e umane» (CALEGARI, *Mercanti imprenditori e maestri paperai* cit., p. 445).

<sup>4</sup> Per il Milanese cfr. oltre, per la Lombardia soprattutto per l'età moderna si veda F. CANI, *La manifattura della carta nel Comasco, tra Nesso e Maslianico (XV-XX secolo)* ed E. COLOMBO, *Carta e società a Besozzo in età moderna*, in *Cinque secoli di carta* cit., pp. 75-100, 101-121 rispettivamente; MOCARELLI, *La lavorazione della carta nella Magnifica Patria* cit.; per l'area ligure, si veda almeno CALEGARI, *Mercanti imprenditori e maestri paperai* cit., p. 445.

<sup>5</sup> V. BEONIO BROCCIERI, *Piazza universale di tutte le professioni del mondo: famiglie e mestieri nel ducato di Milano in età spagnola*, Milano 2000, p. 61; sullo sviluppo degli insediamenti nel Milanese per l'età medievale cfr. anche P. GRILLO, *Il richiamo della metropoli: immigrazione e crescita demografica a Milano nel XIII secolo*, in *Demografia e società nell'Italia medievale (secoli IX-XIV)*, Atti del convegno (Cuneo-Carrù, 28-30 aprile 1994), a cura di R. COMBA, I. NASO, Cuneo 1994, pp. 441-454.

<sup>6</sup> Cfr. CHIAPPA MAURI, *I mulini ad acqua nel Milanese* cit., pp. 268-269.



catalizzatore sin dall'alto medioevo, attraendo a sé altri edifici<sup>7</sup>. Nella fascia meridionale del territorio milanese, Folla, Folletta, Follazza e Mulino risultano microtoponimi assai diffusi, a testimonianza del rilievo che tali strutture e le lavorazioni che vi si praticavano rivestirono per l'economia locale, con immediata e concreta ricaduta sulla toponomastica<sup>8</sup>.

Gli impianti azionati dall'energia idrica sorgevano lungo i principali fiumi che solcavano l'area, fuori dalla cinta urbana, ossia la Vettabbia, l'Olona e il Lambro, dislocati lungo «deux lignes de force», per impiegare una efficace definizione di Patrick Boucheron<sup>9</sup>.

A seguito della crisi demografica, che nel Milanese si acuì a partire dal 1361 – giacché Milano fu risparmiata dalla Peste Nera (1348-1351)<sup>10</sup> – e che permase per decenni, aggravata nei primi del Quattrocento dall'instabilità politica seguita alla morte del primo duca di Milano Gian Galeazzo Visconti (1402)<sup>11</sup>, una parte di tali strutture fu abbandonata. Per fare un esempio soltanto, si può citare il caso del mulino di Bolgiano, una località della pieve di San Donato, a sud-est della metropoli. Secondo la ricostruzione di Luisa Chiappa Mauri, il mulino di proprietà della canonica di San

---

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 13.

<sup>8</sup> EAD., *Carta e cartai a Milano nel secolo XV*, «Nuova rivista storica», 81 (1987), pp. 1-26, p. 10; EAD., *I mulini ad acqua nel Milanese* cit., p. 273 («molendinum Guidonum»).

<sup>9</sup> P. BOUCHERON, *Le pouvoir de batir: urbanisme et politique édilitaire à Milan (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, Rome 1998, p. 509. In particolar modo, sin dalla fine del Duecento, l'area oltre porta Ticinese era colonizzata da impianti idraulici che sfruttavano le acque, pulitissime, dei corsi d'acqua. Tanta era la rilevanza di tali artifici che negli anni Trenta del Trecento Azzone Visconti dispose che il borgo di Sant'Eustorgio, che ne ospitava numerosi, fosse incluso nella cerchia di mura. La maggior parte degli impianti molitori sorgeva fuori dalle mura cittadine, giacché a Milano non vi erano corsi d'acqua di portata sufficiente ad azionare gli impianti, nell'area meridionale del contado; CHIAPPA MAURI, *I mulini ad acqua nel Milanese* cit., pp. 261 sgg.; cfr. anche BEONIO BROCCHERI, *Piazza universale di tutte le professioni del mondo* cit., p. 61. A proposito dello sviluppo suburbano delle città italiane cfr. F. BOCCHI, *Suburbi e fasce suburbane nelle città dell'Italia medievale*, «Storia della città», 5 (1977), pp. 5-33.

<sup>10</sup> Sulle crisi epidemiche nel Milanese, si veda G. ALBINI, *Guerra, fame, peste. Crisi di mortalità e sistema sanitario nella Lombardia tardo medioevale*, Bologna 1982, pp. 22 sgg.; a p. 26 si legge: «Il momento più grave mi pare possa essere collocato all'inizio del secolo [XV] allorché dovette verificarsi un vero crollo della popolazione e uno squilibrio demografico all'interno del ducato che durò alcuni anni. I successivi episodi [*di peste*] di sembrano presentare una minore virulenza e ciò potrebbe coincidere con quanto detto per altre zone dell'Italia settentrionale in cui il calo demografico che aveva avuto inizio con il XIV secolo ha un'inversione di tendenza proprio intorno agli anni '20 del Quattrocento». Cfr. a proposito della ripresa, R. COMBA, *La popolazione in Piemonte sul finire del Medioevo. Ricerche di demografia storica*, Torino 1977 (Biblioteca storica subalpina, d'ora in poi BSS, 199), in particolare pp. 84 sgg.

<sup>11</sup> Sulla situazione politica di quegli anni cfr. il suggestivo saggio di P. GRILLO, *La fenice comunale. Le città lombarde alla morte di Gian Galeazzo Visconti*, «Storica», 53 (2013), pp. 39-62: 47 sgg.

Nazzaro in Brolo fu danneggiato, proprio in coincidenza dei disordini scoppiati alla morte del duca nel 1402<sup>12</sup>. Quel che rimaneva della macchina idraulica versava in uno stato tale di abbandono che nelle fonti vi si fa riferimento con l'espressione «molendinum fractum et diruptum». A significare la coatta inattività della macchina, nel documento, al posto della locuzione tipica *ubi dicitur*, si impiegò «ubi dicebatur et dicitur». Il mulino distrutto, «seu sytu unius molendini, ubi consueverat esse molandinum», detto «ad molandinum seu ad follas de Bolziano»<sup>13</sup>, fu investito in locazione a due grandi mercanti ambrosiani, i fratelli Cristoforo e Ubertino Alciati, quest'ultimo al momento dell'investitura impegnato a Genova nella gestione degli affari di famiglia<sup>14</sup>. Gli Alciati si impegnarono a far riparare e riedificare a proprie spese la macchina idraulica e, soprattutto, a «illud reducirè ad molandinum vel ad follas draporum lane» o a trasformarla «pro forgiando arma vel alia qui solent et possent fieri ex talibus molandini», ricostruendone, inoltre, i sei rodigini. La cifra che i due livellari avrebbero dovuto impiegare fu quantificata in 400 fiorini (non di più, si precisa nell'accordo, a tutela degli investitori). In cambio, gli Alciati ottennero un contratto novennale a un canone annuo di 20 lire di imperiali, nel quale erano compresi anche i censi per alcuni prati e *insule*<sup>15</sup>.

Come si può notare, si prevedeva la conversione d'uso dell'artificio idraulico, ossia la possibilità nella fattispecie di destinarlo alla follatura dei drappi o alla forgiatura delle armi.

Questo esempio consente di richiamare alcuni punti importanti: la condizione di desolazione nella quale versavano ancora in pieno Quattrocento alcune strutture idrauliche, all'apparenza abbandonate da decenni, e il fatto che si prevedesse e in certo qual modo se ne favorisse la trasformazione d'impiego.

Si tenga inoltre conto che la maggior parte delle macchine idrauliche del Milanese, ancora nel XV secolo, era di proprietà di enti ecclesiastici e ospedali, che erano titolari dei diritti sulle acque<sup>16</sup>. La grave crisi attraver-

---

<sup>12</sup> CHIAPPA MAURI, *Carta e cartai* cit., p. 9, nota 49.

<sup>13</sup> Archivio di Stato di Milano (d'ora in poi ASMi), *Rogiti camerali*, notaio M. Gazzada, cart. 370, 1446.

<sup>14</sup> Sugli Alciati, ramificata famiglia di trafficanti di lana, assai attiva sul mercato genovese, con filiali a Bruges, Londra e Valenza, si veda P. MAINONI, *Mercanti lombardi tra Barcellona e Valenza nel basso Medioevo*, Bologna 1982, pp. 69-70 in particolare.

<sup>15</sup> ASMi, *Rogiti camerali*, notaio M. Gazzada, cart. 370, 1446.

<sup>16</sup> CHIAPPA MAURI, *I mulini ad acqua nel Milanese* cit.; G. FANTONI, *L'acqua a Milano: uso e gestione nel Basso Medioevo (1385-1535)*, Bologna 1990; B. DEL BO, *Nosedo: paesaggio ed economia all'ombra di Santa Maria di Chiaravalle*, in *La Valle dei Monaci. Un territorio con origini antiche torna a vivere per Milano*, a cura di M. CANELLA, E. PUCCINELLI, Milano 2012, pp. 41-84.

sata proprio dai grandi proprietari ecclesiastici, che emerge con particolare intensità agli inizi del Quattrocento, favorì l'ingresso di nuovi capitali, di nuovi personaggi e di una nuova mentalità nella conduzione degli immobili e di conseguenza nella gestione degli *artificia* idraulici<sup>17</sup>. La contemporanea decadenza del settore manifatturiero milanese – i cui prodromi si possono individuare all'epoca del passaggio di Brescia e Bergamo alla dominazione della Serenissima –, aggravatasi nella seconda metà del Quattrocento, non fece che intensificare il processo di conversione di tali strutture<sup>18</sup>.

## 2. *La produzione della carta nel Milanese: dalle prime attestazioni alle folle di Pontese*

Nel Milanese uno degli elementi che contribuì alla rivitalizzazione di mulini e folle fu, come accennato, la diffusione della produzione cartaria, che, per l'appunto, tramite la conversione d'uso, in particolare dalla follatura dei panni alla lavorazione degli stracci, determinò il ripopolamento e la crescita di taluni nuclei antropizzati preesistenti.

Nella Bassa milanese sussistevano le condizioni migliori per produrre carta di ottima qualità: abbondanza di acqua chiara e limpida, di mulini, di folle e di manodopera specializzata (mugnai, follatori), disponibilità continuativa di stracci di buona qualità<sup>19</sup>, domanda elevata del prodotto, presenza di una vivace manifattura dei pellami e di una nutrita schiera di beccai – che producevano una grande quantità di scarti di lavorazione (cascami e pelli di bestie macellate), dette «carniccio», dal quale si ricavava tramite bollitura la gelatina animale impiegata per rendere la carta più resistente<sup>20</sup> –, l'esistenza

---

<sup>17</sup> Da un frazionamento della proprietà molto accentuato attestato per l'XI secolo, la campagna di acquisizione di beni e immobili compiuta dai principali enti ecclesiastici aveva determinato la riduzione a pochi grandi proprietari del possesso dei mulini, che nel XV secolo vengono concessi in blocco in gestione a singoli personaggi (CHIAPPA MAURI, *I mulini ad acqua nel Milanese* cit., p. 22).

<sup>18</sup> P. MAINONI, *Il mercato della lana a Milano dal XIV al XV secolo. Prime indagini*, «Archivio storico lombardo», 111 (1984), pp. 20-43: 22, dove si legge che «certo è che l'acquisizione veneziana di Bergamo e Brescia fece preferire i panni di questa provenienza a quelli delle città appartenenti alla potenza nemica», e pp. 41-42.

<sup>19</sup> Sui follatori, mercato degli stracci a Milano e fornitura di materia prima tra età medievale e prima età moderna, si veda B. DEL BO, «*Magistri a papiro*» e «*ferrastrazzi*»: professioni della carta a Milano tra XV e XVII secolo, in *Cinque secoli di carta* cit., pp. 49-73: 56-73.

<sup>20</sup> Per i dettagli tecnici relativi alla produzione, si veda l'agile sintesi di F. PIRANI, *I maestri cartai*, Firenze 2000, pp. 47 sgg. Per la presenza di tali attività nel Milanese, si vedano almeno i contributi in *Storia illustrata di Milano*, I-III, Milano 1992-1993. Sulla lavorazione della pelle a Mi-

di una sviluppata arte dei metalli e di una raffinata arte di lavorazione di quelli preziosi (per la ferrature delle mazze e la realizzazione delle presse e poi, dal secondo Quattrocento, per la produzione di caratteri tipografici).

Le strutture in stato di parziale o totale abbandono costituivano per gli investitori interessati all'affare della carta un'occasione più allettante rispetto all'edificazione *ex novo*, giacché la ristrutturazione e la rimessa in funzione delle macchine, oltre all'eventuale adattamento alla nuova produzione, risultavano ovviamente più convenienti rispetto all'onere di una nuova costruzione. La spesa più gravosa era costituita dall'acquisto della *caldera*, impiegata per la lavorazione «carniccio»<sup>21</sup>.

In virtù della crescita della domanda, tra la fine del XIV e soprattutto durante il XV secolo, il *business* della carta suscitò l'interesse degli uomini d'affari più accorti e lungimiranti, anche in virtù del fatto che il commercio del prodotto finito e l'acquisizione delle materie prime godevano di trattamenti fiscali favorevoli, che rendevano ancora più appetibile questo settore di investimento<sup>22</sup>.

Le prime attestazioni di produzione di *papirum* nel Milanese risalgono alla seconda metà del XIV secolo, allorché nel 1352 è documentata proprio la conversione alla produzione della carta di un mulino sito a Muzzano, di proprietà del monastero di Gratosoglio. Qui tre soci, tra i quali una donna, *Donina*, si impegnavano a costruire due folle «da papiro» nel giro di tre mesi e a operarvi assumendo i *laboratores* necessari<sup>23</sup>. L'impresa si rivelò redditizia se l'abate del monastero, vent'anni più tardi, affittò un altro mulino a Giacomo da Lomazzo – con tutta probabilità un follatore, giacché abitava nelle folle di Fizzonasco –, che si incaricava di installare due

---

lano, P. MAINONI, *Pelli e pellicce nella Lombardia medievale*, in *La concia delle pelli in Toscana*, a cura di S. GENSINI, Pisa 2000, pp. 199-267 ed E. DEL CURTO, *La lavorazione delle pelli in area lombarda (secoli XI-XV)*, in *La conceria in Italia dal Medioevo a oggi*, Milano 1994, pp. 67-94. La gelatina di origine animale impiegata per la collatura sostituiva l'amido di riso impiegato in Oriente (PIRANI, *I maestri cartai* cit., pp. 51-52). Sui beccai, cfr. anche F. ATTUATI, *Beccai e mercato della carne a Milano (1385-1412)*, Tesi di Laurea, rel. R. Comba, Università degli Studi di Milano, a.a. 2012-2013. Sulle tecniche di lavorazione della carta, L. BALDACCHINI, *Il libro antico*, Roma 1982, pp. 21-24 e CHIAPPA MAURI, *Carta e cartai* cit., pp. 11-13 in particolare.

<sup>21</sup> Sulla lieve entità degli oneri di trasformazione cfr. *ibidem*, p. 6, che tuttavia forse li sottoestima. Per la valutazione del costo di una *caldera*, si veda ASMi, *Rogiti camerati*, cart. 674, 2 luglio 1450.

<sup>22</sup> CHIAPPA MAURI, *Carta e cartai* cit., p. 7.

<sup>23</sup> Archivio Borromeo dell'Isola Bella, *Corporazioni religiose*, Milano, San Barnaba di Gratosoglio, lib. I, n. 125, cc. 46r-v (si veda, CHIAPPA MAURI, *Carta e cartai*, p. 21).

altre folle per la produzione di carta<sup>24</sup>. Nel 1384 il da Lomazzo risultava investito anche delle folle di Villanova, sempre di proprietà del monastero di Gratosoglio, dove ottenne la facoltà di costruire un'altra macchina idraulica, un mulino o una folla, a suo piacimento<sup>25</sup>.

Se gli interventi sugli immobili e sugli impianti del monastero di Gratosoglio scaturivano dalla lungimiranza dell'abate, a partire dal XV secolo essi furono perlopiù dettati dalle condizioni finanziarie critiche, per non dire disperate, nelle quali versavano alcuni enti religiosi. Abati e priori si rivolsero a personaggi facoltosi, vuoi mercanti vuoi aristocratici, alla ricerca di sostegno per la gestione dei loro patrimoni. Gli ingenti prestiti che ottennero furono spesso garantiti da possessioni, assegnate con contratti livellari pluriennali, talvolta perpetui, a condizioni più che vantaggiose per i concessionari. In molti casi i livellari ristrutturarono e rimisero di nuovo in servizio i macchinari e realizzarono migliorie e riparazioni su edifici e terreni. Questi interventi non fecero che aumentare il loro credito nei confronti dei proprietari, e misero gli affittuari in una posizione di forza tale da ottenere l'allungamento del contratto, di solito reso vitalizio o perpetuo.

Gli investimenti effettuati sugli immobili dai concessionari determinano una ricaduta importante in termini di produttività, come ovvio, e di crescita demica, in considerazione anche del fatto che la manifattura del *papirum* impegnava una manodopera piuttosto numerosa (per ogni folla una dozzina di persone) e preferibilmente residente *in loco*<sup>26</sup>. Gli edifici adibiti alla produzione comprendevano al loro interno spazi abitativi ed erano affiancati da altre costruzioni destinate ad alloggiare i lavoratori e le loro famiglie, onde consentire ai follatori di svolgere l'adeguato controllo sulle fasi di lavorazione del prodotto, in particolare su quella forse più delicata, ossia sull'asciugatura dei fogli<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> Archivio Borromeo dell'Isola Bella, *Corporazioni religiose*, Milano, San Barnaba di Gratosoglio, lib. III, n. 81, cc. 37v-38 (si veda, CHIAPPA MAURI, *Carta e cartai* cit., p. 4).

<sup>25</sup> Archivio Borromeo dell'Isola Bella, *Corporazioni religiose*, Milano, San Barnaba di Gratosoglio, lib. III, n. 436, c. 229 (si veda, CHIAPPA MAURI, *Carta e cartai* cit., pp. 4-5).

<sup>26</sup> Cfr. *ibidem*, p. 16. Con riferimenti a stime dei primi dell'Ottocento, SABBATINI, *La formazione di un centro cartario* cit., p. 434.

<sup>27</sup> Testimonianza eloquente della residenza nei pressi dell'impianto è costituita per esempio dalla «folla dei Caimi», dal nome della famiglia che la gestiva, sul Lambro Merdario, annessa a una cascina che i Caimi tenevano in fitto livellario dall'Ospedale di Sant'Ambrogio (Archivio dell'Ospedale Maggiore di Milano, d'ora in poi AOMMi, *Residui archivi ereditari*, Caimi, cart. 76).

### 3. *L'ingresso del capitale mercantile nella produzione cartaria: un business redditizio*

L'onerosità dell'investimento necessario per la rimessa in funzione degli impianti si può valutare sulla base degli interventi eseguiti presso gli impianti produttivi di Villanova. Nel 1468, Domenico *de Merono*, cittadino e mercante di Milano, sostenne gli oneri della rimessa in funzione del mulino e delle folle da carta di tale località, di proprietà del monastero dei Vallobrosani di San Barnaba. Il mercante fu chiamato in causa giacché le strutture esigevano un intervento di riparazione tanto importante quanto rapido, al quale i monaci non potevano provvedere. Il *de Merono* si impegnò a investire in *melioramenta* e riparazioni sino a 150 ducati d'oro, che avrebbe compensato decurtandoli progressivamente dal fitto (il contratto era novennale per un canone di 128 lire di imperiali annue)<sup>28</sup>. La spesa sostenuta dal *de Merono*, secondo la stima effettuata il 7 agosto 1470, fu di quasi 700 lire di imperiali<sup>29</sup>. Gli interventi riguardarono, oltre alla rimessa in funzione delle macchine, anche la costruzione di nuovi edifici in pietra e legno, di una cascina e di un forno. La destinazione d'uso di queste strutture indica in maniera chiara che si prevedeva una fase di crescita e di ripresa demica dell'insediamento.

Ancora in connessione con la gestione di immobili ecclesiastici, Umiati nella fattispecie, si possono seguire nel dettaglio gli investimenti effettuati dal grande mercante Mariano Vitali da Siena su una possessione dell'abbazia di Mirasole.

Giunto a Milano in giovane età alla fine del XIV secolo, il Vitali compì un'ascesa sociale e professionale di tutto rispetto, sino a divenire, presumibilmente negli anni Venti o Trenta del Quattrocento, titolare di uno dei diciotto banchi «grossi» del broletto. Qui egli svolgeva un'intensa attività mercantile e bancaria a livello internazionale che determinò il suo ingresso nella ristretta *élite* finanziaria ambrosiana<sup>30</sup>. Tra gli uomini d'affari più attivi a Milano nel Quattrocento, Mariano Vitali si dimostrò particolarmente

---

<sup>28</sup> ASMi, *Pergamene*, cart. 586, doc. 35, 27 agosto 1468: le strutture «egent maxima et celeri reparatione et melioramentis».

<sup>29</sup> *Ibidem*, 7 agosto 1470: Domenico *de Merono* ha realizzato alcuni *melioramenta* sulla possessione, valutabili in 698 lire, 17 soldi e 3 denari.

<sup>30</sup> Per il profilo biografico del personaggio, B. DEL BO, *Mariano Vitali da Siena. Integrazione e radicamento di un uomo d'affari nella Milano del Quattrocento*, «Archivio storico italiano», 166 (2008), pp. 453-493; per la composizione dell'*élite* finanziaria milanese nel Quattrocento, EAD., *Banca e politica a Milano a metà Quattrocento*, Roma 2010; per i riferimenti al Vitali *ibidem*, pp. 176-180 e *passim*.

interessato all'affare della carta. Il banchiere individuò in tale settore uno sbocco redditizio per i suoi capitali: dagli anni Venti del XV secolo una parte delle sue ricchezze fu investita in prestiti a enti religiosi, garantiti da fondi immobiliari sui quali sorgevano folle da carta o da redditi derivanti dalla produzione cartaria. I siti degli impianti che attrassero i capitali del mercante sorgevano in due località sul Lambro Merdario, molto vicine l'una all'altra, pochi chilometri a sud della città: Ponteseosto, dove Mariano a seguito di un ingente prestito alla *domus* umiliata di Mirasole ottenne a livello una grande possessione nel 1426, che seguiremo più da vicino, e Gratosoglio, dove il fittavolo delle folle, Giacomo Caimi, versava parte del canone dovuto al monastero di San Barnaba direttamente al Vitali per estinguere il prestito da questi fornito all'ente (dal 1446)<sup>31</sup>.

Ponteseosto si trovava appena al di là dei Corpi Santi, l'immediato suburbio milanese, nei pressi di Rozzano, su un'asse stradale che metteva in contatto diretto il piccolo nucleo abitato con la metropoli. Al centro della Bassa, la vasta pianura irrigua alla quale si è accennato, il territorio di Ponteseosto era solcato, oltre che dal corso del Lambro Merdario, da una roggia, pozze e fontanili e da una fitta rete di canali artificiali. Il maggior proprietario terriero locale era la casa umiliata di Mirasole. Nel 1423, Mariano Vitali prestò alla *domus* «magne denariorum quantitates», utili, a detta dei religiosi, a recuperare parte dei beni che erano stati loro sottratti («pro recuperatione bonorum dicti monasterii qua pro certa parte distracta fuerant»)<sup>32</sup>. Per garantire il prestito, gli Umiliati concessero al Vitali la loro possessione di Ponteseosto *ad fictum simplicem* con un contratto novennale, per un canone annuo di 600 lire di imperiali, che sarebbe stato scalato poco alla volta dal credito del mercante<sup>33</sup>. Come ci si poteva aspettare, il credito del banchiere anziché diminuire lievitò sempre più, in ragione delle tasse che egli

---

<sup>31</sup> ASMi, *Pergamene*, cart. 585, 1 agosto 1446; 3 gennaio 1447; 5 ottobre 1447; 13 marzo 1450 e 17 maggio 1451.

<sup>32</sup> AOMMi, *Particolari*, Opera pia del Sesto, Parte antica, Ponteseosto, Acquisti, 1, 15 ottobre 1429, in cui si legge che Mariano «subvenit eis dominis preposito et fratribus et conventui de magnis denariorum quantitatibus, de quibus ipsi [...] indigebant et indigerunt propter gravia onera, conditiones et infortuna eventa et imposita ac occursa dicto monasterio et pro diversis causis quas dicti domini prepositus et fratres habuerunt agere et facere in civitate Mediolani et in curia Romana pro recuperatione bonorum dicti monasterii qua pro certa parte distracta fuerant».

<sup>33</sup> Un altro mercante di un certo spessore, Rinaldo dei conti di Camisano di Crema, che intratteneva affari col Vitali (ASMi, *Rogiti camerale*, O. Sartirana, cart. 212, 19 novembre 1418), teneva a livello dalla *domus* di Mirasole alcuni beni siti nella grangia di Mirasole (*ibidem*, 19 novembre 1418), che affittava ai fratelli Antoniolo e Maffiolo *de Romano* (*ibidem*, 5 ottobre 1416 e 10 novembre 1418).

versava in luogo dei frati e delle miglorie apportate alle possessioni. Sei anni più tardi, il Vitali risultava creditore degli Umiliati di circa 4.450 lire di imperiali che, bontà sua, era ancora disposto a compensare sul canone d'affitto, aumentato a 640 lire di imperiali annue<sup>34</sup>. L'uomo d'affari chiedeva in cambio la concessione in fitto perpetuo dei beni (avrebbe decurtato dal versamento del canone per i primi tre anni 80 lire e per i successivi 160 lire annue sino all'esaurimento del credito). L'affare aveva una chiara natura speculativa, come emerge da una serie di atti notarili del 1443. In quell'anno, il prevosto della *domus*, Martino di Mozzate, si trovava rinchiuso nel carcere della Malastalla, la prigione milanese nella quale venivano segregati i morosi. Vi giaceva da ben 108 giorni, giacché non era riuscito a racimolare i 1.200 fiorini utili per saldare i debiti dell'ente, ragion per cui era stato imprigionato: egli dichiarò che la causa principale della morosità della *domus* era da ricercare nei canoni d'affitto troppo bassi applicati ad alcuni concessionari – «qui sunt potentiores apud banchum secularum» – fra i quali il prevosto nominò proprio il Vitali<sup>35</sup>. A questi peraltro, come affermò il religioso, egli si sarebbe dovuto rivolgere per ottenere il denaro necessario alla sua scarcerazione, a testimonianza del fatto che la *domus* si trovava ormai intrappolata in un circolo vizioso.

Ma come era composta la possessione di Ponteseosto che il Vitali si era aggiudicato con le modalità sopra descritte, approfittando della condizione di dissesto finanziario della casa di Mirasole? L'atto di investitura in fitto perpetuo a favore del Vitali (1429) riguarda circa 3.000 pertiche di terra, corrispondenti a più o meno 200 ettari, che consistevano in prati (800 pertiche, pari a 654,5 metri quadrati l'una = 52,3 ettari), vigne, campi, terre coltivate (1.600 pertiche = 104,7 ettari) e incolti (boschi, gerbidi e pascoli; fra le 400 e le 600 pertiche = 26,2/39,3 ettari). Si menzionano, poi, un torchio con tini, botti e utensili, un mulino da grano, due folle, per un totale di dieci rodigini, e le relative *domus* e *cassine* sul Lambro, oltre a *domus* e cascine «a massariis et collonis» dislocate in altre aree della proprietà.

Ciò che qui interessa mettere in luce è che le drammatiche condizioni finanziarie della Casa umiliata consentirono l'ingresso di nuovi capitali nell'economia del piccolo centro e la rivitalizzazione dell'insediamento di

---

<sup>34</sup> AOMMi, *Particolari*, Opera pia del Sesto, Parte antica, Ponteseosto, Acquisti, 1, 15 ottobre 1429.

<sup>35</sup> Anche i Trivulzio tenevano in fitto dalla casa di Mirasole estese possessioni (E. ROVEDA, *Uomini, terre e acque: studi sull'agricoltura della "Bassa lombarda" tra XV e XVII secolo*, Milano 2012, pp. 115-119).



Ponteseo. A spingere il Vitali, da sempre restio a investire capitali nell'imprenditoria, ad affiancare questo investimento alle tradizionali attività di banca e mercatura era stato senz'altro l'utile che sperava di ottenere<sup>36</sup>.

La possessione di Ponteseo doveva versare in parziale stato di abbandono se Mariano, quando la ottenne in enfiteusi, preventivò un ingente sforzo economico per rendere nuovamente produttive le 1.600 pertiche di vigna e campo, prevedendo il rinnovamento e la potatura delle «plantationes vituum et opii vinearum»<sup>37</sup>. All'atto dell'ottenimento del contratto livellario perpetuo, il Vitali si impegnò a effettuare altri ingenti investimenti. In particolare, dichiarò che avrebbe fatto costruire *ex novo* una *roggia magna* – effettivamente realizzata e chiamata in onore del suo finanziatore roggia Mariana<sup>38</sup> – per far defluire acqua dal Lambro (di portata sufficiente ad azionare due rodigini), onde creare nuovi prati irrigui. Inoltre nel contratto si prevedeva la costruzione di altri *ingenia*, identificabili con nuove folle o mulini o altre opere di canalizzazione<sup>39</sup>.

Delle macchine già esistenti, il mulino da grano doveva essere rimasto attivo, dato che nel 1430 Mariano riscuoteva dai mugnai, i fratelli Fiocchi abitanti a Fizzonasco, un canone arretrato relativo al triennio precedente<sup>40</sup>. La struttura necessitava, però, di riparazioni, realizzate dai mugnai negli anni seguenti<sup>41</sup>. Una delle folle era rimasta funzionante almeno sino al 1421, allorché ne venne pagato il canone dai conduttori, ossia gli eredi di Sansone

---

<sup>36</sup> Sulla renitenza del Vitali a investire capitali nella manifattura, si veda DEL BO, *Mariano Vitali da Siena* cit.

<sup>37</sup> AOMMi, *Particolari*, Opera pia del Sesto, Parte antica, Ponteseo, Acquisti, 1, 15 ottobre 1429.

<sup>38</sup> Sull'intitolazione di opere idrauliche ai loro finanziatori, G. CHITTOLINI, *Un problema aperto: la crisi della proprietà ecclesiastica fra Quattro e Cinquecento. Locazioni novennali, spese di migliorie ed investiture perpetue nella pianura lombarda*, «Rivista storica italiana», 85 (1973), pp. 353-393: 375; Manfredo Barbavara aveva dato il nome alla roggia da lui costruita che porta tuttora il suo nome. Per la roggia Trivulza, si veda ROVEDA, *Uomini, terre e acque* cit., pp. 38-42.

<sup>39</sup> AOMMi, *Particolari*, Opera pia del Sesto, Parte antica, Ponteseo, Acquisti, 1, 15 ottobre 1429.

<sup>40</sup> ASMi, *Rogiti camerale*, cart. 213, 3 febbraio 1430. Tra il 1441 e il 1443, l'impianto fu invece affidato a un altro mugnaio, Filippo *de Canuxano* di Crema, trasferitosi a Ponteseo, sostituito forse successivamente dal figlio Giovanni: *ibidem*, cart. 671, F. Spanzotta, 20 maggio 1447.

<sup>41</sup> *Ibidem*, cart. 669, F. Spanzotta, 5 gennaio 1444: la struttura del mulino, affacciato sul Lambro, risulta composta da quattro rodigini, alcuni edifici, camere, *solarii*, una stalla, la corte e un orto. Nel 1449 i mugnai dovettero fornire «pro uxu suprascripti molendini: ferra quattuor a molliis, ranelle quattuor, narigie quattuor et vere sedecim a torellis» (*ibidem*, F. Spanzotta, cart. 673, 2 agosto 1449).

Sansoni<sup>42</sup>. Le folle della possessione al momento dell'acquisizione da parte del Vitali erano due, come risulta dalla descrizione della proprietà. Una di queste, dotata di tre rodigini *a papiro* e di ventiquattro mazze ferrate da ambo i lati fu concessa in locazione a tre fratelli, i Siprandi, provenienti da un altro sito industriale cartario, le folle di Santa Croce, per 96 lire di imperiali annue (20 in più rispetto al precedente canone)<sup>43</sup>. Nel contratto si prevedeva espressamente che i fratelli costruissero un nuovo rodigino sul Lambro, per aumentare la produttività della macchina. L'attività dei Siprandi decollò e la produzione si attestò su ottimi livelli, tanto che nei decenni successivi sono attestate consegne di grandi quantità di risme di carta *a scribendo* e una società con un mercante che si sarebbe occupato di fornire loro la materia prima, gli stracci in particolare, e di acquistare a prezzi concordati la carta<sup>44</sup>.

Dal 1438 un'altra macchina, la folla *de medio*, dotata di due rodigini, fu affittata a Giovannino Bellono e a suo figlio Pietrolo, che vi si trasferì<sup>45</sup>.

A questa altezza cronologica, le folle dovevano essere dunque diventate tre, se ne esistono una *de medio* e una *de subtus*<sup>46</sup>, e se le famiglie di follatori erano i Siprandi, i Bellono e i Cremaschi, che nel 1445 erano i locatari della folla «di sotto», confinante con la folla «di mezzo» e dotata di due rodigini «ad folandum papirum»<sup>47</sup>.

Gli investimenti del Vitali nella manutenzione e riparazione delle macchine idrauliche furono continui e ancora nel 1450 egli acquistò una «caldera ad incolandum papirum»<sup>48</sup>.

---

<sup>42</sup> *Ibidem*, cart. 212, 1 luglio 1142: frate Nicola *de Verano* prevosto della *domus* di Mirasole riceve dagli eredi di Sansone Sansoni 32 lire per parte del fitto relativo all'anno precedente di una folla da papiro e certi beni siti a Pontesesto, pieve di Locate, di cui Sansone è investito per 64 lire annue (notaio Giovannino Marliano), di cui 19 fiorini dovuti agli eredi di Maffiolo Toscano o a Marco Toscano come asserito dal prevosto.

<sup>43</sup> *Ibidem*, cart. 214, 22 settembre 1431. In un primo tempo la folla era stata concessa in locazione dal Vitali con un contratto di durata decennale (resciso l'anno successivo) a un abitante di Fizzonasco, Andreino *de Ravergis*, per 76 lire annue e 16 soldi di imperiali, quattro capponi e quattro soldate di uova di gallina, con l'obbligo di *spazare* ogni anno tutto il legname che si trovasse nel Lambro e impedisse il decorso delle acque, e di segare i legnami esistenti sul fondo del fiume tre volte all'anno. Il conduttore aveva altresì l'obbligo di mantenere gli argini del fiume nell'area di sua pertinenza e la dotazione dentro e fuori dalla folla, cioè canali, pali e altro, eccetto il nervile che spettava al locatore.

<sup>44</sup> *Ibidem*, O. Sartirana, cart. 213, 18 marzo 1441; *ibidem*, cart. 219, 18 luglio 1452. I Siprandi compaiono nell'ultimo testamento del Vitali tra i beneficiari di un lascito.

<sup>45</sup> *Ibidem*, F. Spanzotta, cart. 215, 20 febbraio 1438; risulta ancora attiva e gestita dai Bellono *ibidem*, F. Spanzotta, cart. 669, 1 luglio 1445.

<sup>46</sup> *Ibidem*, 1 luglio 1445 (2 docc.).

<sup>47</sup> *Ibidem*.

<sup>48</sup> *Ibidem*, F. Spanzotta, cart. 674, 2 luglio 1450.

I capitali del mercante senese che affluirono a partire dalla fine degli anni Venti del Quattrocento nella possessione di Ponteseosto determinarono la ripresa a pieno ritmo, anzi a ritmo aumentato, del funzionamento degli impianti idraulici. Non poteva che seguire un aumento della popolazione del piccolo insediamento.

#### 4. *La capacità di attrazione di un piccolo sito industriale*

La produzione cartaria, insieme alla nuova gestione delle terre e alla realizzazione di ulteriori prati irrigui (aumentati anche grazie alla costruzione della roggia Mariana) resero Ponteseosto un vivace centro economico, un luogo perciò attraente per varie tipologie di lavoratori, specializzati in settori diversi, dall'allevamento, all'agricoltura, all'industria.

Dalla vicina Fizzonasco, si trasferirono a Ponteseosto, per esempio, i mugnai Fiocchi, ai quali, nel 1430, il Vitali concesse un sedime sul quale era stata costruita di recente una cascina con tetto in paglia, edifici, camere, *solarii*, orto e pozzo<sup>49</sup>. La famiglia si radicò a Ponteseosto, tanto che Antoniolio Fiocchi nel 1443 viene definito «*habitor Ponteseosti*»; sua figlia Elisabetta sposò nel 1447 Giovanni Pedrocchi, esponente di una parentela locale legata al Vitali<sup>50</sup>. Nel 1460, Rolando Fiocchi, figlio del mugnaio defunto Angelino, ottenne in concessione il mulino, dove si trasferì. Il mugnaio dichiarò di abitare «*in infrascripto molendino*», e per contratto disponeva anche di una cascina *paleata*, di nuova costruzione, mai menzionata negli atti degli anni precedenti<sup>51</sup>.

Come i Fiocchi, nello stesso anno (1430) si trasferirono da Fizzonasco a Ponteseosto anche i Borroni, che presero a livello alcune terre arative dal Vitali (facendosi concedere un mutuo per l'acquisto di due buoi e altre bestie, di un carro ferrato, di un erpice e di un aratro, oltre ad altri utensili), e che l'anno seguente, insieme ad alcuni appezzamenti di prato, di pascolo e di vigna, ottennero la concessione di un sedime edificato<sup>52</sup>.

L'aumento dell'estensione del prato irriguo richiamò, inoltre, sulla possessione alcuni allevatori con i loro animali<sup>53</sup>. Nel 1430 Antonio Passera, abitante della vicina Rozzano, stipulò un accordo con il Vitali, in base al

---

<sup>49</sup> *Ibidem*, O. Sartirana, cart. 214, 7 agosto 1430.

<sup>50</sup> *Ibidem*, F. Spanzotta, cart. 678, 3 febbraio 1447; *ibidem*, cart. 740, 5 novembre 1443.

<sup>51</sup> *Ibidem*, F. Spanzotta, cart. 681, 2 luglio 1460.

<sup>52</sup> *Ibidem*, O. Sartirana, cart. 214, 7 luglio 1431.

<sup>53</sup> Per un bel panorama sulle campagne della Bassa, sulla diffusione dell'irriguo e sull'allevamento, si veda, da ultimo, ROVEDA, *Uomini, terre e acque* cit.

quale, almeno per i quattro anni di durata del contratto, egli si sarebbe trasferito con i suoi trenta bovini in una cascina che il Vitali avrebbe fatto costruire nei «suoi prati di Pontesesto»<sup>54</sup>. La famiglia Passera si radicò anch'essa nella nuova realtà e vi rimase, anche perché vi intrvide nuove opportunità di lavoro: il figlio di Antonio, Bosio, divenne follatore<sup>55</sup>.

Si può rilevare, inoltre, che accanto alle cascine esistenti e documentate al momento della concessione dei beni al Vitali, cioè una con sedime composta da un'area edificata con camere, *solarii* e stalle, e una *cupata*, ossia con tetto in coppi, dotata di orto, pozzo e aia e una terza di cui disponeva lo stesso Vitali, presso la quale doveva essere consegnato il fieno da parte dei locatari («subtus cassinam dicti locatoris»)<sup>56</sup>, dopo il 1430 si aggiunse probabilmente quella realizzata per il Passera, mentre nel 1438 ne esisteva un'altra ancora, senz'altro nuova (come si rileva dal confronto delle coerenze), allivellata ai Mazzi di Rosate, con tetto in paglia, inserita in una corte con orto e camere *in terra*<sup>57</sup>. A queste si sommò nel 1460 la cascina con tetto in paglia, costruita di recente, dotata di camere, *solarii*, stalle, orto e pozzo affittata ai Fiocchi<sup>58</sup>.

Insieme alle risorse naturali e industriali offerte dalla zona, uno dei fattori di incremento della popolazione e delle strutture insediative fu senz'altro costituito dall'interesse che il Vitali mostrò per la gestione della possessione e, per così dire, per i suoi lavoratori. Spia significativa di questa attenzione alla proprietà è il fatto che il mercante avesse destinato al suo controllo il cognato, il fidatissimo Branco Crivelli, che vi risiedeva stabilmente<sup>59</sup>. Il banchiere, inoltre, forniva all'occorrenza ai suoi livellari i capitali necessari per l'avvio dell'attività e per l'eventuale acquisto degli strumenti, intesi come buoi, aratri, erpici, carri agricoli, ed era sempre disponibile, *ça va sans dire*, a concedere prestiti<sup>60</sup>, in linea con le tipiche forme

---

<sup>54</sup> ASMi, *Rogiti camerali*, O. Sartirana, cart. 214, 1 luglio 1430. Sull'allevamento in quest'area, si veda ROVEDA, *Uomini, terre e acque* cit., pp. 221-245.

<sup>55</sup> Nel primo testamento del Vitali compare Bosio Passera (ASMi, *Rogiti camerali*, M. Bellinzoni, cart. 110, 6 luglio 1441); per le attestazioni successive *ibidem*, cart. 668, 27 aprile 1443; *ibidem*, cart. 740, 5 novembre 1443.

<sup>56</sup> *Ibidem*, F. Spanzotta, cart. 670, 30 agosto 1446.

<sup>57</sup> *Ibidem*, O. Sartirana, cart. 215, 28 giugno 1438.

<sup>58</sup> *Ibidem*, F. Spanzotta, cart. 681, 22 luglio 1460.

<sup>59</sup> *Ibidem*, A. Spanzotta, cart. 740, 5 novembre 1443; *ibidem*, F. Spanzotta, cart. 674, 2 luglio 1450.

<sup>60</sup> *Ibidem*, O. Sartirana, cart. 214, 7 luglio 1431; *ibidem*, O. Sartirana, cart. 213, 7 gennaio 1430; *ibidem*, F. Spanzotta, cart. 682, 22 agosto 1461; *ibidem*, O. Sartirana, cart. 214, 29 luglio 1430, 7 agosto 1430, 12 agosto 1430, 26 agosto 1430; *ibidem*, F. Spanzotta, cart. 674, 8 aprile 1450; *ibidem*, A. Spanzotta, cart. 739, 2 agosto 1441.

di contratto «ad adiutorium massaricii» diffuse in Lombardia. Il Vitali fungeva altresì da garante, da fideiussore e da procuratore per i suoi massari e follatori, come pure i suoi figli e il fattore Branco Crivelli<sup>61</sup>. Egli, inoltre, poteva divenire loro *partner* d'affari: nel 1431 fornì 140 lire di stracci ai follatori Siprandi<sup>62</sup>.

Tra il Vitali e i suoi lavoratori, con tutta evidenza, si instaurò un rapporto non soltanto professionale, ma anche umano di una certa solidità se il mercante, quando stese i suoi testamenti, prevede lasciti e condoni di debiti per quelli che definì: «i miei massari e follatori»<sup>63</sup>. Tali legati, i cui importi variavano dalle 25 alle 80 lire di imperiali, somme di tutto rispetto, riguardarono nel 1441 almeno ventun persone, appartenenti a undici nuclei familiari<sup>64</sup>. Quattro di queste famiglie erano presenti anche nell'elenco dei beneficiati del secondo testamento, risalente al 1458 – questo testamento risulta decisamente più “povero” data la condizione di disgrazia politica e finanziaria gravissima attraversata dal banchiere<sup>65</sup> –, tra i diciassette massari e follatori di Ponteseosto (per otto famiglie), con lasciti dalle 10 alle 100 lire, segno, oltre che della stabilità sotto il profilo lavorativo, anche di quella insediativa di queste famiglie, in parte trasferitesi di recente nella piccola località della Bassa<sup>66</sup>.

Tra gli immigrati stabili a Ponteseosto, si devono annoverare anche gli stessi Vitali: nel *castrum* di Ponteseosto, dotato di cascina, aia, torchio e orto, affacciato sulla *platea*, risiedevano sulle prime in maniera temporanea e all'occorrenza Mariano e il figlio Giuseppe, con le rispettive mogli, i figli e il personale di servizio, mentre l'amministratore della proprietà, Branco Crivelli, come accennato, vi dimorava abitualmente. L'edificio doveva disporre di numerose stanze, se, quando Mariano fu costretto ad alienarlo artificialmente a un altro fratello della moglie, Francesco Crivelli, egli ri-

---

<sup>61</sup> A titolo di esempio, Bosio Passera nomina Mariano e i figli Giuseppe e Paolo suoi procuratori (*ibidem*, A. Spanzotta, cart. 740, 5 novembre 1443; Mariano e il figlio Giuseppe nominati procuratori da un gruppo di massari di Ponteseosto (*ibidem*, O. Sartirana, cart. 214, 1 settembre 1430); per numerose altre attestazioni rinvio a B. DEL BO, *Un uomo d'affari del XV secolo: Mariano Vitali da Siena a Milano*, Tesi di Laurea, rel. R. Comba, Università degli Studi di Milano, a.a. 2000-2001, pp. 319 sgg.

<sup>62</sup> ASMi, *Rogiti camerali*, O. Sartirana, cart. 215, 3 ottobre 1431.

<sup>63</sup> *Ibidem*, M. Bellinzoni, cart. 110, 6 luglio 1441; *ibidem*, G.P. Cantù, cart. 1313, 13 giugno 1458.

<sup>64</sup> *Ibidem*, M. Bellinzoni, cart. 110, 6 luglio 1441.

<sup>65</sup> DEL BO, *Banca e politica* cit., pp. 90-92.

<sup>66</sup> ASMi, *Rogiti camerali*, G. P. Cantù, cart. 1313, 13 giugno 1458.

servò per sé l'uso di tre camere<sup>67</sup>. In seguito proprio le vicende del banco, che dal 1453 la famiglia non gestì più<sup>68</sup>, determinarono il trasferimento definitivo dei Vitali a Ponteseosto, dove la stirpe si radicò, dando origine a una folta discendenza, come attestano i registri parrocchiali dei secoli XVI-XVII<sup>69</sup>.

\* \* \*

Dalla fine del XV secolo «lo sviluppo della tipografia si [era portato] dietro quello della produzione della carta», per impiegare un'espressione di Paolo Malanima<sup>70</sup>. La precoce diffusione e il successo di tale industria nel Milanese<sup>71</sup> consentì la sopravvivenza degli insediamenti legati alla produzione del *papirum*, «malgrado i profondi rivolgimenti politici, sociali ed economici che sconvolsero la Lombardia»<sup>72</sup>. Le folle da carta dei Vitali a Ponteseosto sono attestate, infatti, per tutto il XVI secolo: nel 1514, allorché gli esponenti della famiglia dichiaravano sette rodigini *a papiro*<sup>73</sup>; nel 1542 quando erano due le folle *a papiro* dei Vitali funzionanti<sup>74</sup>; nel 1547 allorché Mariano Vitali *junior* difendeva i propri diritti sulle acque relativi al funzionamento di quattro rodigini «a folla palperii»<sup>75</sup> e circa quarant'anni dopo (1589)<sup>76</sup> quando *messere* Giovanni Battista Senna dichiarava una folla

---

<sup>67</sup> *Ibidem*, A. Spanzotta, cart. 740, 5 novembre 1443; *ibidem*, F. Spanzotta, cart. 674, 2 luglio 1450.

<sup>68</sup> DEL BO, *Banca e politica* cit., pp. 177-180. Nel 1453 il banco passò a Paolo Lampugnani (*ibidem*, p. 147).

<sup>69</sup> Archivio Parrocchiale di San Giorgio di Ponteseosto (presso la chiesa dei Santi Chiara e Francesco), *Morti, 1570-1574*, ma con registrazioni a tutto il XVII secolo; cfr. anche le notizie in *L'antico borgo di Ponteseosto con le cascine Gambarone e Dosso*, a cura di C. CAPURSO, Milano 1994, pp. 35-52 in particolare. Per il dettaglio dei personaggi cfr. DEL BO, *Un uomo d'affari del XV secolo* cit., pp. 76 sgg.

<sup>70</sup> P. MALANIMA, *Uomini, risorse, tecniche nell'economia europea dal X al XIX secolo*, Milano 2003, p. 171.

<sup>71</sup> Si veda, almeno, A. GANDA, *I primordi della tipografia milanese: Antonio Zarotto da Parma (1471-1507)*, Firenze 1984, e ID., *Niccolò Gorgonzola editore e libraio in Milano (1496-1536)*, Firenze 1988.

<sup>72</sup> CHIAPPA MAURI, *Carta e cartai* cit., p. 9. Nel XV secolo nel Milanese erano attive numerose folle da carta e l'attività dei follatori è attestata per tutta l'età moderna: A. CARERA, *La produzione della carta in Lombardia nella seconda metà del XVIII secolo*, in *Produzione e commercio della carta e del libro (secc. XIII-XVIII)*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1992, pp. 233-245.

<sup>73</sup> ASMi, *Fondo acque*, Parte antica, cart. 379, 17 luglio 1514.

<sup>74</sup> *Ibidem*, cart. 379, 25 gennaio 1542.

<sup>75</sup> *Ibidem*, cart. 379, 12 marzo 1547.

<sup>76</sup> *Ibidem*, cart. 379, 15 dicembre 1589.

da carta e un mulino, poi ceduta al collegio elvetico nel 1629<sup>77</sup>. Nel XVII secolo le folle di Ponteseosto erano ancora attive, come emerge dalla *Notta delle folle del ducato*, un censimento realizzato nel 1666, laddove sono censite due folle alla Conca, una a Santa Croce, quattro a Ronchetto, una a Fizzonasco, tre sulla strada per Lodi verso Melegnano e due a Ponteseosto<sup>78</sup>.

Di certo la *longue durée* della manifattura della carta a Ponteseosto, e la conseguente ripresa demografica dell'insediamento, fu determinata dallo sviluppo della tipografia, tuttavia, vi giocò un ruolo di tutto rilievo la presenza di un capitalista, Mariano Vitali, che individuò nelle risorse della Bassa il settore nel quale indirizzare i propri investimenti.

---

<sup>77</sup> *Ibidem*, cart. 371, 16 maggio 1628.

<sup>78</sup> Archivio Storico della Città di Milano, *Materie*, cart. 139, 24 febbraio 1666. Cfr. CHIAPPA MAURI, *Carta e cartai* cit., p. 9; D. SELLA, *L'economia lombarda durante la dominazione spagnola*, Bologna 1982, pp. 190 sgg.





## *Gli insediamenti minerari e metallurgici (secoli XI-XV)*

MARIA ELENA CORTESE

Analizzare i modi in cui, nel corso del medioevo, lo sviluppo di attività minerarie e metallurgiche incise sulla fisionomia di alcuni insediamenti, o anche sulle strutture complessive dell'*habitat* in determinate aree, è meno facile di quel che potrebbe sembrare a un primo sguardo. Certamente esiste una notevole messe di ricerche su questi settori produttivi, di taglio sia documentario sia archeologico<sup>1</sup>; indagini che si sono però concentrate soprattutto su altre tematiche, tra le più frequentate delle quali possiamo ricordare: l'evoluzione e la diffusione dei saperi tecnici, la tipologia degli impianti di lavorazione, l'organizzazione del lavoro, l'economia dei distretti produttivi, la circolazione delle materie prime e dei prodotti semilavorati o finiti, la fisionomia dei poteri che promossero e gestirono queste attività (signori laici ed ecclesiastici, comuni cittadini, comunità rurali, imprenditori privati, stati territoriali). Si incontra invece molta maggiore difficoltà nel cogliere i risvolti più propriamente insediativi, che sono appunto il tema focale di questo volume. Cosa, del resto, ben comprensibile. Per poterlo fare, infatti, è necessario avere a disposizione casi di studio basati su una documentazione particolarmente "parlante" ed esplicita su tali aspetti (circostanza rara, specialmente per i secoli più risalenti), oppure ricerche ove l'osservazione delle singole attività produttive sia stata condotta entro un contesto d'indagine ampio e interdisciplinare – che abbia contemplato, cioè,

---

<sup>1</sup> All'interno di una storiografia vasta, si vedano alcuni volumi collettivi di riferimento nel panorama italiano: *Miniere e metallurgia: secoli XIII-XVIII*, Atti della VIII Settimana di studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica «Francesco Datini» (Prato, 11-15 aprile 1986), a cura di S. CAVACIOCCHI, Prato 1986; *Dal basso fuoco all'altoforno*, Atti del I Simposio Valle Camonica «La siderurgia nell'antichità» (Breno-Boario Terme, 1988), a cura di N. CUOMO DI CAPRIO, C. SIMONI, Brescia 1991; *Archeologia delle attività estrattive e metallurgiche*, V Ciclo di lezioni sulla ricerca applicata in archeologia (Certosa di Pontignano-Campiglia Marittima, 9-21 settembre 1991), a cura di R. FRANCOVICH, Firenze 1993; *La miniera, l'uomo e l'ambiente. Fonti e metodi a confronto per la storia delle attività minerarie e metallurgiche in Italia*, a cura di F. PIOLA CASELLI, P. PIANA AGOSTINETTI, Firenze 1996; *Miniere e metallurgia nel Piemonte medievale e moderno*, Atti del convegno (Rocca de' Baldi, 12 dicembre 1999), a cura di R. COMBA, Cuneo 1999; *La sidérurgie alpine en Italie (XII<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècle)*, a cura di PH. BRAUNSTEIN, Roma 2001.

un approccio globale alla storia del territorio: analisi delle fonti scritte, iconografiche e cartografiche, prospezioni geo-mineralogiche, ricognizioni estensive su un comprensorio sufficientemente esteso, scavi stratigrafici mirati in contesti particolarmente significativi e così via.

Nonostante questa difficoltà, mi pare però che l'insieme dei dati disponibili allo stato presente della ricerca possa essere sufficiente almeno per delineare alcune fasi, che si susseguirono grossomodo in sequenza cronologica, durante le quali l'interazione tra attività minerario-metallurgiche e assetti insediativi assunse caratteri e scala diversi a seconda non solo, com'è ovvio, dell'evoluzione del contesto economico generale, ma anche della progettualità, della capacità di azione e del peso politico messi in campo dai diversi soggetti interessati al controllo di tali specifiche risorse.

Il mio discorso sarà incentrato soprattutto sulla Toscana, ma cercherò di proporre, ogni qualvolta sia possibile, confronti con le altre principali aree minerarie italiane (arco alpino, Sardegna, Lazio). Il maggior spazio dedicato ai casi toscani si spiega del resto con tre ragioni molto semplici: in primo luogo questa regione è una delle zone più ricche di cospicui giacimenti di ferro, rame, piombo argentifero, antimonio, mercurio, zolfo, allume, che alimentarono un'industria estrattiva tra le più antiche e continue nel tempo in ambito europeo<sup>2</sup>. In secondo luogo – grazie ai lavori di Riccardo Francovich e della sua scuola – è certamente l'area in assoluto più studiata proprio sotto lo specifico punto di vista dei rapporti fra dinamiche insediative e controllo della risorsa mineraria e dei cicli metallurgici nei secoli del medioevo<sup>3</sup>. Io stessa, infine, ho fatto parte di quella scuola e ho dunque avuto modo di condurre ricerche di prima mano su alcuni dei casi che illustrerò qui di seguito.

---

<sup>2</sup> *Inventario del patrimonio minerario e mineralogico in Toscana. Aspetti naturalistici e storico archeologici*, a cura di I. MASCARO, S. GUIDERI, M. BENVENUTI, Firenze 1991.

<sup>3</sup> Per un quadro generale di queste ricerche, con la bibliografia relativa ai singoli casi di studio, cfr. G. BIANCHI, L. DALLAI, S. GUIDERI, *Indicatori di produzione per la ricostruzione dell'economia di un paesaggio minerario: le Colline Metallifere nella Toscana medievale*, in *V Congresso nazionale di archeologia medievale* (Foggia-Manfredonia, 30 settembre-3 ottobre 2009), a cura di G. VOLPE, P. FAVIA, Firenze 2009, pp. 638-643; G. BIANCHI, J. BRUTTINI, L. DALLAI, *Sfruttamento e ciclo produttivo dell'allume e dell'argento nel territorio delle Colline Metallifere grossetane*, in *Risorse naturali e attività produttive: Ferento a confronto con altre realtà*, Atti del II Convegno in memoria di G. Maetzke (Viterbo, 27-28 aprile 2010), a cura di E. DE MINCIS, C. PAVOLINI, Viterbo 2011, pp. 249-253.

## 1. Signori

Ci sono zone della nostra Penisola cui può essere correttamente applicata la specifica definizione «paesaggi minerari»: un'espressione che si riferisce a territori fortemente caratterizzati dalla presenza di giacimenti, il cui sfruttamento ha marcato in modo profondo l'assetto economico, lo sviluppo tecnico e la dinamica del popolamento. È questo certamente il caso delle Colline Metallifere toscane – estese dai monti del Campigliese fino a Massa Marittima –, un comprensorio dove la presenza di importanti mineralizzazioni a pirite e solfuri misti (contenenti rame, ferro, piombo, argento)<sup>4</sup>, dai quali si potevano ricavare in particolare i cosiddetti metalli monetabili, ha determinato la presenza di attività minerarie già a partire dall'epoca etrusca, poi riprese nel primo medioevo dopo una probabile interruzione in età romana. Le ricognizioni di superficie e gli scavi effettuati in alcuni siti di quest'area (Rocchette e Cugnano), in effetti, hanno rilevato sia una sostanziale persistenza del popolamento in zone chiave per lo sfruttamento di diverse risorse del sottosuolo nei secoli di passaggio fra la tarda antichità e l'alto medioevo, sia il formarsi di insediamenti che avevano le caratteristiche tipiche dei siti minerari: cioè villaggi sorti in luoghi isolati e impervi, lontani da aree adatte allo sfruttamento agricolo-pastorale così come da corsi d'acqua consistenti e vie di comunicazione, ma posizionati a diretto contatto con i giacimenti argentiferi più ricchi del comprensorio, e all'interno dei quali l'attività principale degli abitanti doveva essere appunto il lavoro d'estrazione del minerale<sup>5</sup>. Per questo primo orizzonte altomedievale – cui

---

<sup>4</sup> *Colline Metallifere. Inventario del patrimonio minerario e mineralogico: aspetti naturalistici e storico-archeologici*, a cura di F. CUTERI, I. MASCARO, Firenze 1995.

<sup>5</sup> Per le evidenze altomedievali si vedano: *Archeologia di un castello minerario. Il sito di Cugnano (Monterotondo M.mo, GR)*, a cura di M. BELLÌ, R. FRANCOVICH, F. GRASSI, J.A. QUIRÒS CASTILLO, Firenze 2005; J. BRUTTINI, G. FICHERA, F. GRASSI, *Un insediamento a vocazione mineraria nella Toscana medievale: il caso di Cugnano nelle Colline Metallifere*, in *V Congresso nazionale di archeologia medievale* cit., pp. 306-312; L. DALLAI, S. FINESCHI, E. PONTA, S. TRAVAGLINI, *Sfruttamento delle risorse minerarie e dinamica insediativa nella Toscana meridionale: l'esempio del territorio massetano (Comuni di Massa Marittima e Monterotondo Marittimo)*, «Melanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge», 121/1 (2009), pp. 29-56: 41-43; BIANCHI, BRUTTINI, DALLAI, *Sfruttamento e ciclo produttivo* cit., pp. 255-257; F. GRASSI, *Inseidiamenti e risorse minerarie nelle Colline Metallifere alla luce delle ricerche archeologiche. Il Medioevo (VIII-XIV secolo)*, in *L'insediamento medievale nelle Colline Metallifere (Toscana, Italia): il sito minerario di Rocchette Pannocchieschi dall'VIII al XIV secolo*, a cura di F. GRASSI, Oxford 2013, pp. 28-35: 28-31; EAD., *Rocchette Pannocchieschi: lo sviluppo di un sito minerario nelle Colline Metallifere tra VIII e XIV secolo*, in *L'insediamento medievale nelle Colline Metallifere* cit., pp. 198-211: 198-201.

solo accennerò, in quanto fuori dall'arco cronologico qui considerato – le ipotesi basate sui dati archeologici più recenti descrivono la nascita di questi insediamenti specializzati, forse su terre fiscali, come una precisa scelta insediativa, mirata alla coltivazione dei filoni argentiferi e indirizzata dall'alto dalla politica monetaria del ducato di Lucca (dove una zecca era attiva dal VII secolo), cui spettavano le prerogative regie sulle risorse del sottosuolo e che aveva stabilito un'influenza diretta su una parte del distretto minerario popoloniese-massetano<sup>6</sup>. Tuttavia, nonostante si possa presumere che il diritto a scavare miniere sia rimasto nel corso dell'alto medioevo un attributo del potere pubblico, appare difficile ipotizzare che lo stato longobardo-carolingio avesse la capacità di organizzare la gestione *in loco* e il controllo dell'estrazione del minerale, mentre appare più probabile che lo sfruttamento possa aver avuto luogo per il tramite di alcuni soggetti politici tra i più rilevanti della regione, legati al potere centrale, che la documentazione ci dice in effetti largamente presenti con i loro patrimoni in questo territorio fra la fine dell'VIII e il IX secolo: il vescovado stesso di Lucca in primo luogo, un grande monastero come San Pietro a Monteverdi, alcune famiglie aristocratiche cittadine di primo piano (il gruppo familiare del vescovo Peredeo di Lucca, i futuri Aldobrandeschi). Poiché né a Rocchette né a Cugnano sono state individuate tracce di lavorazione all'interno degli insediamenti, si ritiene che il minerale cavato nelle miniere venisse trasportato in altro luogo, dove venivano effettuate le successive operazioni metallurgiche fino a quella finale, cioè la monetazione (forse tutte nella città stessa, sotto una maggior vigilanza dell'autorità centrale?)<sup>7</sup>.

L'interesse verso le risorse minerarie di questo comprensorio non venne certo meno dopo la disgregazione della compagine politica di matrice carolingia, ma anzi registrò un balzo in avanti a partire dai secoli X-XI

---

<sup>6</sup> Sull'*enclave* lucchese nella diocesi di Popolonia: M.L. CECCARELLI LEMUT, *La Maremma popoloniese nel Medioevo*, in *Campiglia Marittima: un castello e il suo territorio. I risultati delle indagini archeologiche e la ricerca storica*, a cura di G. BIANCHI, I, Firenze 2003, pp. 1-116: 59; R. FARINELLI, *I castelli nella Toscana delle "città deboli". Dinamiche del popolamento e del potere rurale nella Toscana meridionale (secoli VII-XIV)*, Firenze 2007, pp. 66-67.

<sup>7</sup> Sulle ipotesi più recenti si veda ampiamente J. BRUTTINI, *Analisi degli indicatori produttivi ritrovati nel sito di Rocchette*, in *L'insediamento medievale nelle Colline Metallifere* cit., pp. 178-195: 191-193. Sulle dinamiche del potere in queste aree in rapporto con le risorse minerarie si vedano le osservazioni in R. FARINELLI, R. FRANCOVICH, *Potere e attività minerarie nella Toscana altomedievale*, in *La storia dell'Alto Medioevo italiano (VI-X secolo) alla luce dell'archeologia*, Atti del convegno (Siena, 2-6 dicembre 1992), a cura di R. FRANCOVICH, G. NOYÉ, Firenze 1994, pp. 443-463: 451 sgg.; R. FRANCOVICH, CH. WICKHAM, *Uno scavo archeologico ed il problema dello sviluppo della signoria territoriale: Rocca San Silvestro e i rapporti di produzione minerari*, «Archeologia medievale», XXI (1994), pp. 7-30: 22-25.

quando, qui come altrove, cominciò a delinearci una rete insediativa di tipo nuovo, incardinata su castelli che divennero il fulcro di poteri locali sempre più strutturati e ormai sempre più autonomi nel loro processo verso la graduale privatizzazione di diritti pubblici, tra i quali certamente anche quelli sullo sfruttamento del sottosuolo. Nel caso dei metalli monetabili, infatti, e primo fra tutti l'argento, «il profitto che se ne ricavava era così rilevante e il peso politico di chi aveva il dominio delle risorse per le zecche cittadine talmente importante, che il controllo e l'intera politica dell'argento comportavano un interesse molto elevato da parte dei ceti eminenti, fossero essi autorità cittadine o rurali»<sup>8</sup>. In quest'area, infatti, un dato emerso in modo chiaro dalle ricerche archeologiche è che la scelta di incastellare certi siti – sia già abitati in precedenza sia fondati *ex novo* – appare strettamente legata alla politica di sfruttamento dei metalli monetabili, e si concentrò proprio sui luoghi dove i filoni erano più presenti. La scarsità documentaria non permette però ancora di stabilire con precisione l'identità dei promotori del primo incastellamento: cioè possiamo solo presumere che si trattasse già degli stessi soggetti che risultano controllare questi centri più tardi (Aldobrandeschi a Cugnano, Gherardeschi a Rocca San Silvestro, Pannocchieschi e vescovi di Volterra a Rocchette e Montieri)<sup>9</sup>. Ciò di cui siamo sicuri, invece, è che nei casi di Rocca San Silvestro, Rocchette, Cugnano e Montieri possiamo parlare di «castelli minerari», indicando con quest'accezione qualcosa di ben preciso: insediamenti accentrati e fortificati, tra le cui pertinenze era compresa un'area di sfruttamento minerario, per i quali la lettura congiunta dei dati provenienti dagli scavi stratigrafici e dalle fonti documentarie ha mostrato che la popolazione residente era in gran parte impegnata in quest'attività specializzata.

Già con il primo incastellamento si colgono evidenti trasformazioni insediative, che denotano sia un chiaro aumento dell'investimento nelle strutture di questi villaggi e nella loro difesa – che si concretizzò nella costruzione di cinte murarie in pietra – sia il progressivo rafforzarsi del controllo signorile sui processi metallurgici, con la prima comparsa al loro interno di strutture utilizzate per una fase della lavorazione: quasi certamente la saggiatura della quantità di metallo ricavabile dal minerale, preliminare alla

---

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 10.

<sup>9</sup> Per le attestazioni documentarie relative alla presenza dei diversi soggetti signorili nei castelli minerari in questione si rimanda alla bibliografia relativa ai singoli siti, citata nelle note precedenti e seguenti.

vendita di quest'ultimo. Così a Rocchette<sup>10</sup>, a Cugnano<sup>11</sup> e a Rocca San Silvestro – sicuramente il più noto caso di castello minerario, in quanto primo a essere stato indagato sistematicamente in Italia – fondato *ex novo* fra il X e l'XI secolo, molto probabilmente per iniziativa dei conti Gherardeschi, in un sito strategico posto al centro di filoni a solfuri misti in cui furono attivate diverse miniere<sup>12</sup>.

È però nella fase subito successiva (secoli XII-XIII) che, come mostrano gli evidenti parallelismi tra i diversi contesti indagati, si colloca il picco di massimo sfruttamento delle miniere e in contemporanea il momento di maggior sviluppo edilizio: ci troviamo di fronte a veri e propri «castelli-fabbrica», caratterizzati da una tangibile presenza delle famiglie dominanti al loro interno, dallo spostamento della popolazione in borghi esterni pianificati e fortificati, dal potenziamento delle attività produttive e dall'allargamento delle aree artigianali. A Cugnano, ora certamente inserito tra i domini dei conti Aldobrandeschi, nel XII secolo la sommità del rilievo venne separata dal resto dell'abitato e assunse un carattere spiccatamente signorile attraverso la costruzione di una cinta muraria superiore, al cui interno vennero edificati una torre, altri edifici e forse una chiesa; mentre

---

<sup>10</sup> Qui già nel corso del X secolo venne edificato un circuito in pietra (forse con alzato in materiali deperibili) che racchiuse almeno l'area sommitale, all'interno del quale fu impiantata una nuova struttura in materiali misti dove si trovava un forno di riduzione del rame e del piombo. Inoltre, dopo un crollo dovuto forse a cause naturali, l'assetto del castello subì un'ulteriore modificazione: nell'XI secolo fu ricostruita interamente la cinta muraria e il castello appare caratterizzato da un'urbanistica meglio pianificata, dall'utilizzo della sola pietra come materiale da costruzione e dalla presenza nell'area sommitale di un'area forse già di tipo "privilegiato" per la presenza di una piccola cisterna e di un grande edificio abitativo: cfr. GRASSI, *Rocchette Panocchieschi* cit., pp. 202-205.

<sup>11</sup> Nel corso dell'XI secolo fu costruita una grande cinta muraria in pietra, a racchiudere la zona più alta e i sottostanti terrazzamenti, la cui estensione non verrà più modificata nei secoli seguenti. Nell'area sommitale si trovava una torre ed è in questo periodo che compaiono all'interno del sito due strutture di riduzione dei minerali cavati nelle miniere circostanti: *Archeologia di un castello minerario* cit.; BRUTTINI, FICHERA, GRASSI, *Un insediamento a vocazione mineraria* cit.; G. BIANCHI, J. BRUTTINI, F. CERES, S.M. LORENZINI, J.A. QUIRÒS CASTILLO, *La lavorazione del metallo monetabile nel castello di Cugnano (Monterotondo M.mo, Gr): lo studio delle aree produttive dei secoli centrali (XI-XII secolo)*, in *VI Congresso nazionale di archeologia medievale* (L'Aquila, 12-15 settembre 2012), a cura di F. REDI, A. FORGIONE, Firenze 2012, pp. 577-582.

<sup>12</sup> Così come riscontrato per Rocchette e Cugnano, anche qui in questa fase l'abitato aveva una struttura semplice: una residenza signorile in alto, protetta da una cinta in parte in pietra, ma priva di torre e chiesa; in basso, su terrazzamenti concentrici, le abitazioni dei minatori protette da una cinta in parte in pietra, in parte a palizzata. Ancora mancano, invece, strutture destinate alle operazioni metallurgiche: cfr. R. FRANCOVICH, *Rocca San Silvestro*, Roma 1991; FRANCOVICH, WICKHAM, *Uno scavo archeologico* cit.

nella fascia settentrionale compresa tra la cinta sommitale e quella esterna fu allestito un quartiere artigianale con almeno otto strutture per la lavorazione del minerale<sup>13</sup>. A Rocchette nello stesso periodo – momento in cui la famiglia Pannocchieschi profondeva il suo maggiore impegno in quest’area mineraria<sup>14</sup> – il castello fu munito di una cinta che delimitava una superficie di quasi 2.500 metri quadrati e includeva un’area residenziale nella parte più alta, composta da un grande palazzo sviluppato su due piani, una torre e una cisterna, mentre nei terrazzamenti più in basso trovava posto un borgo di case in muratura; inoltre al suo esterno, fuori dalla porta principale, fu organizzata una grande area artigianale<sup>15</sup>. Anche a Rocca San Silvestro, quando all’inizio del XII secolo il castello passò a una famiglia di vassalli dei conti Gherardeschi, i della Rocca (che presero appunto nome da questa località), si intraprese una radicale ristrutturazione, per la quale si ricorse anche a maestranze specializzate: fu costruita la torre, ingrandita la dimora signorile, edificata la chiesa, ampliata e rinforzata la cinta muraria, rinnovato il borgo dei minatori (che poteva ospitare circa duecento persone) con case costruite secondo una tipologia uniforme. A questo periodo risale anche una divisione funzionale dell’insediamento tra la zona dove erano collocate strutture produttive per la lavorazione del rame e del piombo (anche in questo caso solo per testare la quantità di metallo ricavabile dal minerale) e la zona destinata alle abitazioni. Nella seconda metà del XIII secolo, momento di massima fioritura della signoria locale in piena sintonia con l’espansione del controllo politico di Pisa, si ebbe la dilatazione massima dell’abitato (occupazione di tutti gli spazi, rialzamento delle abitazioni di un piano, costruzione di alcune importanti infrastrutture: un forno da pane, un forno da ceramica, un frantoio, cisterne)<sup>16</sup>.

Anche nel caso di Montieri, castello documentato per la prima volta nel 1133, ma che certamente esisteva da tempo, i secoli XII e XIII segnarono uno sviluppo economico, demico ed edilizio straordinario, dietro l’impulso dato dal vescovo di Volterra e dalla famiglia Pannocchieschi – che per un

---

<sup>13</sup> BIANCHI, BRUTTINI, DALLAI, *Sfruttamento e ciclo produttivo* cit.; BIANCHI, BRUTTINI, CERES, LORENZINI, QUIRÒS CASTILLO, *La lavorazione del metallo monetabile* cit.

<sup>14</sup> Oltre a Rocchette, nel distretto minerario la famiglia controllava i castelli di Travale, Gerafco e, soprattutto, Montieri: si veda FARINELLI, *I castelli nella Toscana delle “città deboli”* cit., pp. 153-154.

<sup>15</sup> GRASSI, *Rocchette Pannocchieschi* cit., pp. 205-208.

<sup>16</sup> FRANCOVICH, *Rocca San Silvestro* cit. e, specificamente sulle strutture produttive, S. GUIDERI, *Il contributo dell’archeometallurgia per lo studio di un territorio a vocazione mineraria: le Colline Metallifere nella Toscana medievale*, Tesi di Dottorato, VII ciclo, Università degli Studi di Pisa, 1995, pp. 61-66, 118-121.

lungo periodo vennero praticamente a coincidere<sup>17</sup> – allo sfruttamento intensivo di ricchi filoni argentiferi, che alcuni documenti ci dicono affioranti addirittura all'interno del castello e nei sobborghi. Dalla documentazione del primo Duecento sappiamo che l'attività mineraria avveniva sotto lo stretto controllo del vescovo, che prelevava un canone altissimo sul minerale grezzo (oltre che un canone per l'uso dei pesi) e probabilmente aveva il diritto di comprare tutto il minerale grezzo. Egli era dunque nelle condizioni di controllare anche l'intero processo di trasformazione metallurgica – fino alla monetazione nella zecca qui attestata dal 1216 – e dunque svolgere in prima persona un ruolo imprenditoriale fondamentale, anche se esistevano delle società private per l'escavazione nelle miniere. Queste attività resero Montieri uno dei borghi più importanti, ricchi e socialmente articolati dell'intero comprensorio minerario, conteso tra i maggiori soggetti politici presenti in quest'area. In particolare la presenza di una zecca lo inserì in circuiti economici che gli altri castelli non conobbero, come mostra la presenza di mercanti, banchieri, manodopera specializzata e altri personaggi provenienti da diverse città (Volterra, Siena e Firenze)<sup>18</sup>. Le recentissime indagini archeologiche, inoltre, ci fanno toccare con mano lo sviluppo di questo sito dal punto di vista insediativo e urbanistico. All'interno del castello è stato scavato l'edificio cosiddetto delle Fonderie, identificato appunto con la zecca menzionata dal 1216, le cui fasi più antiche sono state datate alla fine del XII secolo. Si tratta di un manufatto edilizio notevole, sia per le dimensioni sia per le caratteristiche architettoniche<sup>19</sup>. Inoltre gli scavi condotti a pochi

<sup>17</sup> Le argentiere di Montieri erano divise nei secoli XII e XIII tra esponenti laici della famiglia e il vescovado di Volterra, sul cui soglio tra 1150 e 1223 sedettero tre esponenti della famiglia stessa: si veda M.L. CECCARELLI LEMUT, *Cronotassi dei vescovi di Volterra dalle origini all'inizio del XIII secolo*, in *Pisa e la Toscana occidentale nel Medioevo*, I, A Cinzio Violante nei suoi 70 anni, a cura di G. ROSSETTI, Pisa 1991, pp. 23-55.

<sup>18</sup> Sulla storia di Montieri rimane testo fondamentale G. VOLPE, *Montieri. Costituzione politica, struttura sociale e attività economica di una terra mineraria toscana nel XIII secolo*, «Maremma. Bollettino della Società Storica Maremmana», I (1924), fasc. 1, pp. 24-58; 2, pp. 59-130 (n. ed. in ID., *Medio Evo Italiano*, Firenze, 1961, pp. 319-423). Sul ruolo signorile nello sfruttamento minerario si vedano anche le osservazioni in FRANCOVICH, WICKHAM, *Uno scavo archeologico* cit., p. 16.

<sup>19</sup> Costituito da un corpo di fabbrica unico, che si sviluppava su almeno due piani, aveva il piano terra, in una delle sue fasi più antiche, occupato interamente da dieci ambienti voltati, alcuni dei quali con archi in laterizi decorati, aperti verso l'esterno, delimitati da pilastri in pietra a pianta quadrata e da un allineamento centrale di pilastri. Cfr. B.M. ARANGUREN, G. BIANCHI, J. BRUTTINI, *Montieri (GR). Archeologia urbana: l'intervento in via delle Fonderie*, «Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana», 3 (2007), pp. 435-441; J. BRUTTINI, F. GRASSI, *Archeologia urbana a Montieri: lo scavo dell'edificio de "Le Fonderie" in via delle Fonderie*, «The Journal of Fasti Online» 199 (2010) ([www.fastionline.org/docs/FOLDER-it-2010-199.pdf](http://www.fastionline.org/docs/FOLDER-it-2010-199.pdf)); BIANCHI, BRUTTINI, DALLAI, *Sfruttamento e ciclo produttivo* cit.



chilometri di distanza dal borgo, sul sito della canonica di San Niccolò – un ente strettamente legato alla cattedra volterrana, menzionato per la prima volta nel 1137 – hanno riportato alla luce un complesso di tipo monastico, ubicato immediatamente a ridosso di almeno tre imbocchi di miniera, dove si svolgevano forse anche attività legate alla produzione dei metalli monetabili. Nel corso del XII secolo fu dotato di edifici di particolare pregio (fra cui una chiesa a pianta centrale esapetala, unico esempio noto nella penisola per questa cronologia), la cui planimetria e ricercati arredi architettonici sono indizi dell'importanza anche simbolica del sito, espressione del potere, della ricchezza e della capacità di controllo sul territorio minerario da parte del presule volterrano.

Reperire dei confronti puntuali per questa tipologia d'insediamenti all'esterno della Toscana non è facile, in quanto in nessun'altra zona d'Italia sono state programmate ricerche focalizzate su questi temi a un tale livello di approfondimento, né sono stati condotti scavi di castelli o villaggi che per l'estrema specializzazione delle loro attività economiche possano essere definiti propriamente “minerari” o “metallurgici”<sup>20</sup>. Una forma d'incastellamento forse simile è stata ipotizzata – sulla base di indizi significativi, ma in via congetturale, data la mancanza di scavi stratigrafici – per l'area dei Monti della Tolfa, nel Lazio settentrionale, dove una serie di *castra* sorsero a diretto contatto con filoni a solfuri misti piombo-argentiferi e ferri-feri in una fase precedente alla grande stagione di sfruttamento delle locali cave di allume, di cui parleremo più avanti. Le ricognizioni di superficie hanno permesso di raccogliere tracce che portano a collocare l'inizio dello sfruttamento di solfuri piombo-argentiferi e idrossidi di ferro almeno dal XIII secolo: soprattutto nel *castrum Ferrarie* (Roccaccia), forse sul poggio Ombricolo (identificabile con il castello di *Montelumbricum*), posto a diretto contatto con le miniere, e anche presso il castello di *Tulfa Nova*, insediamento molto popoloso tra fine XII e prima metà del XV secolo, dal quale sembra dipendesse anche il *castrum Ferrarie*. Una tale struttura insediativa ha fatto pensare anche in questo caso a un controllo signorile sui giacimenti: la coltivazione e la lavorazione dei minerali metalliferi avrebbe perciò co-

---

<sup>20</sup> Non ho preso in considerazione, dunque, i castelli all'interno dei quali sia stata documentata solo un'attività di lavorazione del ferro, in piccoli bassi fuochi e forge, destinata essenzialmente al consumo interno; casi piuttosto comuni ma non inseribili nella categoria che sto illustrando: si vedano, per esempio, in Piemonte i castelli di Trino (M. NEGRO PONZI, *L'insediamento romano e altomedievale di S. Michele a Trino (Vercelli). Note preliminari sulle campagne 1984-1990*, «Archeologia medievale», XVIII (1991), pp. 381-428) e Manzano (E. MICHELETTI, *La struttura materiale del castello: profilo archeologico per il Piemonte sud-occidentale*, in *Architettura castellana: storia, tutela, riuso*, a cura di M.C. VISCONTI CHERASCO, Carrù 1992, pp. 15-29).

stituito uno dei principali motivi di sviluppo demico, anche nelle zone meno favorevoli all'insediamento umano del comprensorio, già prima della scoperta delle miniere di allume<sup>21</sup>. Ma niente di più preciso possiamo dire.

In definitiva, a mia conoscenza, l'unico caso di studio propriamente paragonabile alle indagini svolte nei castelli minerari della Toscana meridionale è quello di Brandes-en-Oisans (Alpe d'Huez), sito dove è stato integralmente scavato un villaggio di minatori in vita tra XII e XIV secolo, sorto in un luogo particolarmente inospitale al fine di coltivare filoni di piombo argentifero situati tra 1.800 e 2.700 metri d'altitudine. L'iniziativa della fondazione fu presa dai conti del Delfinato: si trattava dunque di una signoria forte, in grado di organizzare un sistema produttivo complesso e di gestire gli evidenti problemi di approvvigionamento alimentare del villaggio e di trasporto del materiale derivanti dalla peculiare posizione delle miniere<sup>22</sup>.

Il sito di Brandes, se a rigore si trova subito oltre il confine italiano, si inserisce però nel più ampio contesto delle attività di sfruttamento minerario che durante il medioevo interessarono l'intero arco alpino. Si trattava, infatti, di una delle zone più ricche di mineralizzazioni in Italia, sia per quanto riguarda i metalli monetabili sia per quanto riguarda i giacimenti di ferro. In tutta quest'area, benché non siano stati al momento scavati insediamenti specializzati sul tipo dei castelli toscani, le prospezioni archeologiche hanno mostrato come già nell'alto medioevo anche le parti più elevate della montagna non erano prive d'insediamenti, ma venivano abitate almeno stagionalmente per una serie di attività: transumanza, fienagione, produzione del carbone e, non ultime, coltivazione delle miniere e operazioni metallurgiche. Gli antichi minatori, infatti, non paiono essersi arrestati di fronte a quote anche elevate – le zone minerarie sono comprese tra 600 e 1.100 metri d'altitudine – soprattutto per quanto riguarda l'argento; è dun-

---

<sup>21</sup> A. ZIFFERERO, *Archeologia delle miniere: note sul rapporto tra insediamenti e mineralizzazioni in Italia centrale*, in *Settlement and economy in Italy, 1500 B.C. to A.D. 1500. Papers of the Fifth Conference of Italian Archaeology*, ed. by N. CHRISTIE, Oxford 1992, pp. 541-554; ID., *Problemi di archeologia mineraria nel Lazio, il caso dei Monti della Tolfa*, «Archeologia medievale», XXIII (1996), pp. 739-754. Per il quadro dell'incastellamento e dei poteri territoriali in quest'area: F. VALLELONGA, *Decastellamento e trasformazioni territoriali nell'area dei Monti della Tolfa tra bassomedioevo ed età moderna*, in *Enea Silvio Piccolomini: arte, storia e cultura nell'Europa di Pio II*, a cura di R. DI PAOLA, A. ANTONIUTTI, M. GALLO, Città del Vaticano 2006, pp. 179-205: 180-182, 196.

<sup>22</sup> M.C. BAILLY MAITRE, *Un village minier de haute montagne au Moyen Âge: Brandes-en-Oisans (Huez, Isère)*, Brandes 1987; M.C. BAILLY MAITRE, J. BRUNO-DUPRAZ, *Brandes-en-Oisans: la mine d'argent des Dauphins (XII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècle)*, Isère, Lyon 1994; M.C. BAILLY MAITRE, *L'argent. Du minerai au pouvoir dans la France médiévale*, Paris 2002.

que probabile che anche in quest'area il precoce sfruttamento del minerale non sia stato estraneo alla fissazione di abitati talvolta importanti anche a tali altitudini<sup>23</sup>. Le fonti scritte, inoltre, a partire dall'XI-XII secolo testimoniano esplicitamente sia il coinvolgimento di più o meno tutti i protagonisti del potere locale (vescovi, monasteri, famiglie aristocratiche, e in una seconda fase comunità rurali e comuni cittadini) nello sfruttamento e controllo delle risorse minerarie, sia la crescita di abitati la cui principale attività economica appare decisamente correlata alle attività minerarie e/o metallurgiche.

Per esempio in Piemonte compaiono nelle fonti tra XIII e XIV secolo svariate attestazioni di agglomerati in aree minerarie, contrassegnati da toponimi emblematici che spesso rimandano alla presenza sul luogo di un forno. In molti casi sembra che questi villaggi siano sorti o si siano compattati proprio intorno a questo tipo di strutture produttive; potrebbero quindi essere definiti "metallurgici" per differenziarli da quelli "minerari" sviluppatisi con specifiche funzioni legate all'attività estrattiva, fermo restando che la distinzione non è sempre chiara. Nella maggior parte dei casi la documentazione non è sufficiente per stabilire se esistessero già prima della loro più antica attestazione, o quali iniziative signorili abbiano dato impulso alla loro nascita<sup>24</sup>. In rari casi più fortunati, però, è possibile osservare da vicino questi meccanismi. È quanto avviene per il villaggio di *Ferrera*, in val Cenischia (una diramazione della val di Susa), dove i documenti due-trecenteschi descrivono un'iniziativa di popolamento di cui fu promotrice l'abbazia di Noalesa, che nel medioevo svolse un ruolo importante anche nelle attività minero-metallurgiche, oltre che per il controllo sul tratto della *Francigena* che collegava Susa al passo del Moncenisio,

---

<sup>23</sup> Per le indagini archeologiche in Lombardia: M. TIZZONI, *Mining and smelting in Medieval Lombardy*, London 1990; ID., *Le miniere d'argento medievali in Lombardia: distribuzione geografica e tecniche di scavo*, in *Il monte Calisio e l'argento nelle Alpi dall'antichità al XVIII secolo: giacimenti, storia e rapporti con la tradizione mineraria mitteleuropea*, Atti del convegno (Trento, 12-14 ottobre 1995), a cura di L. BRIGO, M. TIZZONI, Civezzano 1997, pp. 269-280; C. CUCINI TIZZONI, *Miniere e metallurgia in alta Val Brembana-Bergamo (secoli XII-XVI)*, «Bergomum», 89 (1994), pp. 47-98; EAD., *Dieci anni di ricerche sulla siderurgia lombarda: un bilancio*, in *La sidérurgie alpine* cit., pp. 31-48. Per il Piemonte, il quadro più completo e recente sulle ricerche archeologiche si trova in G. DI GANGI, *L'attività mineraria e metallurgica nelle Alpi occidentali italiane nel Medioevo*, Oxford 2001.

<sup>24</sup> ID., *L'attività estrattiva e metallurgica nel Piemonte medievale: spostamenti di maestranze e trasmissione di tecnologie, "imprenditori minerari" ed insediamenti specializzati*, in *La sidérurgie alpine* cit., pp. 325-392: 349-354 e ID., *L'attività mineraria e metallurgica nelle Alpi* cit., pp. 141-152 per il caso di Forno di Lemie.

pienamente consolidato nel XIII secolo<sup>25</sup>. La vicenda di questo insediamento si può dividere in tre tappe. Venne fondato nel 1224 più a monte rispetto all'attuale abitato: in tale anno il priore di Novalesa cedette in enfiteusi a una società formata da sei imprenditori locali e un bergamasco un appezzamento di bosco dove avviare l'attività mineraria e metallurgica, con una serie di clausole che mostrano la volontà di mantenere un pieno controllo sul nascente piccolo insediamento, all'apparenza una struttura tendenzialmente leggera, forse abitata solo stagionalmente dai minatori e dalle loro famiglie. In seguito, tra la seconda metà del XIII e gli inizi del XIV secolo, l'insediamento si spostò più a valle, nel luogo detto *Ferreria Nova*, e assunse l'aspetto di un villaggio più stabile, dato che diversi documenti, oltre che agli apparati produttivi (*ferrera* e *fusina*), fanno riferimento alla presenza di case e di una chiesa intitolata a San Lorenzo. In questo periodo il controllo della popolazione pare sfuggire al monastero, che ebbe difficoltà a esercitare la sua piena giurisdizione sui minatori, al punto che nel 1297 dovette acquistare onerosamente gli impianti produttivi, ma nel momento in cui ormai questa attività stava per esaurirsi. L'ultima tappa della storia dell'abitato lo vide spostarsi di nuovo e svilupparsi nel luogo detto *Ferrera Superior* (attuale Ferrera Moncenisio), ma ormai quasi esclusivamente come insediamento "stradale", con un'economia legata al passaggio lungo l'importante itinerario<sup>26</sup>.

Ma, salendo di scala, dobbiamo ricordare soprattutto lo sviluppo nel quadro di grandi signorie ecclesiastiche (in primo luogo i vescovadi di Bergamo e Brescia, ma anche importanti monasteri come Santa Giulia di Brescia) di una serie di più consistenti insediamenti di fondovalle nei distretti minerari della Lombardia (Valtorta, Valleve, Valseriana, val di Scalve, Valcamonica, Valtrompia, val Sabbia), legati allo sfruttamento sia delle miniere d'argento – soprattutto nelle fasi più risalenti, poi in via d'esaurimento nella seconda metà del XIII secolo – sia di quelle di ferro, che in tutta quest'area sono presenti contemporaneamente nelle stesse zone. Sulle origini, lo sviluppo demico e l'assetto urbanistico attraverso i secoli degli insediamenti "minerari" di queste vallate non sono state condotte indagini archeologiche, tuttavia sappiamo dalle fonti documentarie che tra XII e XIII

---

<sup>25</sup> G. SERGI, *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli 1981.

<sup>26</sup> In dettaglio, sulle vicende di questo insediamento e la relativa documentazione si veda L. PATRIA, «*In fodina veteri*»: *prospezioni minerarie e pratiche metallurgiche nelle Alpi Cozie (secoli XII-XIV)*, in *Miniere, fucine e metallurgia* cit., pp. 27-62: 42 sgg.; DI GANGI, *L'attività estrattiva* cit., pp. 354-367; ID., *L'attività mineraria e metallurgica nelle Alpi* cit., pp. 153-167.

secolo si trattava di borghi, spesso fortificati, sede di pievi e luoghi di mercato o fiere, con una popolazione numerosa e socialmente stratificata al suo interno e vivaci attività economiche. Possiamo ricordare, tra i più noti, Bovegno in Valtrompia; Pisogne, grande mercato del ferro e porto sul lago d'Iseo allo sbocco della Valcamonica; Ardesio, nell'alta Valseriana<sup>27</sup>. Per quest'ultimo in particolare ci è giunto un prezioso *dossier* di testi sulle miniere d'argento, che ci informa sul modo in cui i vescovi di Bergamo acquisirono progressivamente ampie proprietà nell'area mineraria e i diritti signorili connessi (in particolare quelli sulle *vene argenti*) a partire già dal 1077, e poi conservarono un costante interesse verso le miniere, testimoniato da acquisti successivi e azioni di recupero di beni dati in concessione, che si protrassero fino alla prima metà del XIII secolo. Le carte mostrano bene come i presuli, se rinunciarono abbastanza presto (1145) a una parte dei loro diritti sulle miniere di ferro, cedute agli abitanti di Ardesio, mantennero invece a lungo sotto il loro controllo i filoni argentiferi, da cui provenivano profitti molto rilevanti: pur dovendo addivenire ad alcuni accordi con il comune locale nel 1179, i loro diritti sulle miniere furono infatti riconfermati sia in quell'occasione che in diverse altre circostanze ancora fino al 1231<sup>28</sup>.

Proprio il corpo documentario di Ardesio, e altri successivi, mostrano però che in queste aree, popolate e relativamente vicine a città comunali in pieno sviluppo, la presa signorile sulle locali comunità, che appaiono già forti e strutturate nella prima metà del XII secolo, era più difficoltoso e limitato rispetto ai casi toscani che abbiamo descritto. Il fatto stesso che ci siano giunti dei documenti – notoriamente prodotti soprattutto in occasione di contestazioni del potere dei signori – mentre in Toscana sui castelli minerari regna il silenzio, mostra quanto differente dovesse essere la situazione. Certamente nelle valli lombarde i terreni sui quali si trovavano i giacimenti e il diritto di scavare spettavano al signore locale, tuttavia l'apertura e lo sfruttamento delle miniere appare fondato esclusivamente sull'iniziativa di *societates* di abitanti della valle, che pagavano un affitto e

---

<sup>27</sup> Per la metallurgia medievale nelle valli lombarde, nonché per gli assetti economici, sociali e insediativi cfr. F. MENANT, *Pour une histoire médiévale de l'entreprise minière en Lombardie*, «Annales», 42 (1987), pp. 779-796; ID., *La métallurgie lombarde au Moyen Age*, in *Hommes et travail du métal dans les villes médiévales*, éd. par P. BENOIT, D. CAILLEAUX, Paris 1998, pp. 127-161; ID., *Aspects de l'économie et de la société dans les vallées lombarde aux derniers siècles du Moyen Age*, in *La sidérurgie alpine* cit., pp. 3-30.

<sup>28</sup> I testi sono pubblicati in G. BARACHETTI, *Possedimenti del vescovo di Bergamo nella valle d'Ardesio. Documenti dei secc. XI-XIV*, «Bergomum», LXXIII (1980), fasc. 1-3: cfr. in particolare docc. 5-9.

gestivano *in loco* anche la successiva lavorazione del piombo argentifero. Dunque i signori del luogo (vescovi e loro vassalli) non risultano coinvolti in prima persona o interferire in queste attività, ma appaiono essenzialmente come dei percettori di rendite fisse derivanti dai diritti bannali assisi sulle miniere, con una scarsa iniziativa imprenditoriale<sup>29</sup>. In mancanza di ricerche archeologiche, tuttavia, deve restare aperta la questione di quanto incisivo possa essere stato il loro ruolo concreto nello sviluppo demico e nella strutturazione concreta di questi centri.

La capacità signorile di promuovere la nascita *ex novo* – o il decisivo sviluppo – di insediamenti in cui le attività economiche e la stessa organizzazione interna erano strettamente legate alla coltivazione di filoni minerari risalta invece nitidamente in altri casi, nei quali il livello di organizzazione dell'attività mineraria, i volumi di produzione raggiunti, la scala degli investimenti messi in campo ebbero come risultato, a livello insediativo, lo sviluppo di abitati le cui caratteristiche erano quelle di piccole città. Anzi, per Massa Marittima e Villa di Chiesa di città “minerarie” possiamo propriamente parlare, visto che ebbero anche la sanzione ufficiale dello *status* di *civitates* dotate di sede cattedrale. Si tratta di interventi, cioè, non più inquadrabili nel livello tutto sommato circoscritto della promozione di piccoli nuclei demici, o castelli, o anche borghi sul tipo di quelli delle valli lombarde, bensì nel quadro – che oggi sappiamo molto articolato – delle iniziative intraprese da signori rurali di grosso calibro mirate alla fondazione e al popolamento pianificato di grandi insediamenti dotati di caratteristiche che ne facevano dei centri quasi urbani<sup>30</sup>.

Massa Marittima fu il principale centro medievale delle Colline Metallifere e costituisce l'unico caso in Toscana di insediamento minerario assunto alla dignità di *civitas*. Dipendente in origine dalla diocesi di Populonia, Massa, la cui storia prevescovile è in gran parte oscura a causa della scarsità di documentazione, doveva aver conosciuto già tra IX e X secolo uno sviluppo strettamente legato alla sua posizione: ubicata in un'area dove raggiungevano una particolare concentrazione i giacimenti a solfuri misti presenti in tutta la regione maremmana, garantiva anche il controllo sulle principali vie d'accesso verso l'interno della regione, le valli del Pecora e

---

<sup>29</sup> Si veda su questi aspetti: MENANT, *Pour une histoire* cit., pp. 786-787; ID., *Aspects de l'économie* cit., pp. 24-29; FRANCOVICH, WICKHAM, *Uno scavo archeologico* cit., pp. 13-14.

<sup>30</sup> Su questo tema cfr., per esempio, i saggi di F. Panero, G. Albertoni, D. Degrassi, P. Guglielmotti e M.E. Cortese nel volume *Semifonte in Val d'Elsa e i centri di nuova fondazione dell'Italia medievale*, Atti del convegno (Barberino Val d'Elsa, 12-13 ottobre 2002), a cura di P. PRILLO, Firenze 2004.

del Bruna<sup>31</sup>. Al punto che, mentre Populonia perse completamente l'originaria funzione urbana, proprio sull'abitato di Massa – dopo un primo trasferimento della sede in una località della val di Cornia – ricadde la scelta di traslare nuovamente la cattedra vescovile (la prima attestazione è del 1062). È a partire da questo momento che abbiamo chiare tracce documentarie di un processo di riorganizzazione della diocesi, nell'ambito del quale occupò un posto importante l'instaurarsi di un controllo vescovile sulle risorse minerarie del territorio diocesano – che abbiamo visto in precedenza essere state sfruttate fin dall'VIII-IX secolo<sup>32</sup>. Nell'XI secolo il centro del potere su Massa era certamente rappresentato dal castello vescovile di Montereccio, ai piedi del quale – con uno spostamento rispetto al nucleo altomedievale situato presso l'attuale Massa Vecchia, in posizione pedecollinare – si sviluppò la città dei secoli XII-XIII, intorno a una grande piazza con la tipica forma di *mercatale*, dove sorse almeno dalla prima metà del XII secolo la cattedrale dedicata a San Cerbone. Questo notevole sviluppo del centro urbano, che esercitò un'attrazione anche sulle maestranze minerarie attive sia nel territorio sia a raggio più ampio, fu evidentemente connesso con l'affermazione patrimoniale e signorile dell'episcopio e con la percezione di decime e censi sulle ricchezze del sottosuolo diocesano, che il vescovo aveva nel corso del tempo riunito nelle sue mani: la «iurisdiction et consuetudo in argentifodinis» esplicitamente ricordata nei primi

---

<sup>31</sup> Sulle vicende di Massa e del suo territorio in questa fase si veda G. VOLPE, *Vescovi e comune di Massa Marittima*, in ID., *Toscana medievale*, Firenze 1964, pp. 3-139; G. GARZELLA, *Vescovo e città nella diocesi di Populonia-Massa Marittima fino al XII secolo*, in *Vescovo e città nell'alto medioevo: quadri generali e realtà toscane*, Atti del convegno (Pistoia, 16-17 maggio 1998), a cura di G. FRANCESCONI, Pistoia 2001, pp. 297-320; R. FRANCOVICH, R. FARINELLI, *Guida alla Maremma medievale. Itinerari di archeologia nella provincia di Grosseto*, Siena 2001, pp. 21 sgg.; L. DALLAI, *Prospezioni archeologiche sul territorio della diocesi di Massa e Populonia. L'evoluzione del sistema insediativo fra la Tarda Antichità ed il Medioevo: alcune proposte interpretative*, in *III Congresso nazionale di archeologia medievale* (Salerno, 2-5 ottobre 2003), a cura di R. FIORILLO, P. PEDUTO, Firenze 2003, pp. 337-344; R. FARINELLI, *Massa Marittima dal IV al XVI secolo. Lineamenti storico-archeologici di una città medievale*, in *Per un'archeologia urbana a Massa Marittima*, a cura di R. FRANCOVICH, Massa Marittima 2006, pp. 9-17; R. FRANCOVICH, L. DALLAI, R. FARINELLI, *La diocesi di Massa-Populonia. Il contributo dell'archeologia alla comprensione degli assetti urbani e dell'organizzazione ecclesiastica medievale*, in *Da Populonia a Massa Marittima. I 1500 anni di una diocesi*, Atti del convegno (Massa Marittima, 16-17 maggio 2003), a cura di A. BENVENUTI PAPI, Firenze 2005, pp. 110-136.

<sup>32</sup> Si veda GARZELLA, *Vescovo e città* cit., pp. 309-312: di particolare importanza il privilegio papale del 1066 che attribuiva al vescovo Bernardo tutte le decime e le offerte dell'intero territorio diocesano e inoltre, constatato che nell'ambito dei confini della diocesi «argenti ac ferri aliorumque metallorum vene excavantur, maxime intra confinium illius insule que Ilba dicitur», gli attribuiva la decima di tutti i metalli, in particolare del ferro.

decenni del XIII secolo<sup>33</sup>. Fino a quel momento, infatti, quando il comune cominciò a scalzare il loro potere, i diritti signorili dei presuli massetani in questo settore erano stati molto ampi, e presupponevano una dimensione imprenditoriale e un loro coinvolgimento diretto nella gestione dello sfruttamento delle miniere<sup>34</sup>. Una conferma ci viene anche dalle indagini archeologiche condotte in una delle aree minerarie più importanti del circondario di Massa (Serrabottini-poggio Lecceta), dove la datazione assoluta di una parte delle lavorazioni si colloca in un orizzonte di fine XII-inizi XIII secolo: una cronologia cioè, che rimanda a una fase precedente alla costituzione del comune, durante la quale, appunto sotto uno stretto controllo vescovile, «si erano già sviluppate dalle attività minerarie le premesse di carattere economico che consentirono il successivo sviluppo urbanistico ed istituzionale del centro»<sup>35</sup>.

A differenza di Massa, la cui espansione e articolazione topografico-urbanistica appaiono come risultato di diverse tappe succedutesi in un arco di tempo piuttosto lungo, tutti gli indizi concorrono invece a indicare che Villa di Chiesa sia stata una città nata praticamente dal nulla intorno alla metà del XIII secolo, e sviluppatasi con grande rapidità, demograficamente ed economicamente, in stretto collegamento con l'esplosione dell'attività mineraria promossa da una delle più potenti famiglie pisane, i Donoratico della Gherardesca<sup>36</sup>. Alla metà del Duecento, con la definitiva affermazione di Pisa nel giudicato di Cagliari, i Donoratico ottennero il dominio sulla parte occidentale, dove erano localizzate le più importanti risorse piombo-argentifere dell'isola. Nell'area in cui sorse Villa di Chiesa si trovava probabilmente in precedenza un piccolo nucleo insediativo dotato di chiesa (San Salvatore), ma il nuovo abitato fu fondato a poca distanza, in una zona più

---

<sup>33</sup> Negli accordi che sancirono l'indipendenza del comune cittadino dalla signoria vescovile – sui quali torneremo più avanti – il vescovo si riservò «omnem iurisdictionem et consuetudinem quam et quas habemus in argentifodinis latentibus et apertis»: il documento è edito in G. VOLPE, *Per la storia delle giurisdizioni vescovili e dei rapporti fra stato e chiesa nelle città italiane dei secoli XII e XIII. Vescovi e comune di Massa Marittima*, «Studi storici», XIX (1910), pp. 261-327: 295, doc. 10.

<sup>34</sup> Oltre alla «iurisdictione et consuetudo» sulle argentiere, il vescovo controllava il diritto di peso sul minerale («directura ponderis plumbi et argenti») e un tassa sull'immagazzinamento del minerale (*dogana plumbi*): si veda *ibidem*, pp. 293, doc. 10; 301, doc. 11.

<sup>35</sup> L. DALLAI, *Massa Marittima nell'età del Codice: una rilettura dei dati archeologici e minerari*, in *Massa Marittima* (titolo provvisorio), a cura di R. FARINELLI, G. SANTINUCCI, in corso di stampa, (Biblioteca del Dipartimento di Archeologia e Storia delle Arti - Sezione Archeologica, 19). Ringrazio l'Autrice per aver messo a mia disposizione il testo in corso di stampa.

<sup>36</sup> Il testo di riferimento su Villa di Chiesa-Iglesias è tutt'oggi M. TANGHERONI, *La città dell'argento. Iglesias dalle origini alla fine del Medioevo*, Napoli 1985.



elevata e dominante all'estremo limite della valle del Cixerri. Qui, certamente in epoca ugoliniana, fu costruito il castello di Salvaterra e un borgo circondato da mura, che assunse probabilmente da subito il perimetro rimasto poi intatto per secoli, dotato di chiesa cattedrale i cui lavori di costruzione furono conclusi prima del 1288<sup>37</sup>. Il lavoro nelle argentiere, condotto su vastissima scala, così come la vita politica, economica e sociale del nuovo centro, vennero disciplinati mediante una serie di leggi raccolte in un codice conosciuto con il nome di *Breve di Villa di Chiesa*, redatto nella prima metà del XIV secolo ma che si ritiene documenti una situazione definitasi già al tempo della dominazione di Ugolino della Gherardesca<sup>38</sup>. La crescita fu molto rapida, favorita dalla politica del conte stesso e dei suoi eredi, decisamente mirata a incoraggiare imprese estrattive e l'immigrazione di popolazione sia dall'isola sia a più ampio raggio (da Pisa e altre località italiane e dalla Corsica) mediante concessioni di privilegi e franchigie a quanti intendessero stabilirsi in città<sup>39</sup>.

## 2. Comuni cittadini, comunità rurali

Lo sviluppo di Massa Marittima e Villa di Chiesa si colloca ormai in un periodo caratterizzato da un generale sviluppo dell'economia di scambio e dal conseguente incremento delle attività minerarie e dei volumi di produzione. In entrambi i casi il lavoro nelle miniere era condotto su vastissima scala e in un contesto ormai molto più avanzato in termini di mercato. Il ruolo del potere signorile mostra tratti imprenditoriali e gli interventi sull'urbanistica dei centri e sul loro popolamento assumono un respiro decisamente più ampio, che per alcuni aspetti mi pare anticipare i progetti articolati su base territoriale che a partire dal XIII secolo faranno capo soprattutto alle iniziative dei comuni urbani, cui dobbiamo adesso rivolgere lo sguardo.

---

<sup>37</sup> A.L. SANNA, *Iglesias, chiesa di Santa Chiara (CI): scavi nella cattedrale di Ugolino della Gherardesca (2010-2011)*, «The Journal of Fasti Online», 263 (2012) ([www.fastionline.org/docs/FOLDER-it-2012-263.pdf](http://www.fastionline.org/docs/FOLDER-it-2012-263.pdf)).

<sup>38</sup> *Codice diplomatico di Villa di Chiesa (Iglesias)*, a cura di C. BAUDI DI VESME, Torino 1877 (n. ed. con premessa di M. TANGHERONI, Sassari 2006). Per un inquadramento generale sui cosiddetti codici minerari a livello europeo, cfr. PH. BRAUNSTEIN, *Gli statuti minerari nel Medioevo europeo*, in *Archeologia delle attività estrattive e metallurgiche* cit., pp. 277-301.

<sup>39</sup> Come si evince per esempio dal passo del *Breve* che garantiva a tutti «l'argentieri et habitatori di Villa di Chiesa [...] stranyeri come habitatori d'essere sani et salvi in aviri et in persona [...] non obstante alcuno sbandimento contra di lui dato fuore» (*Codice diplomatico* cit., lib. II, cap. 45).

Se manteniamo la nostra attenzione soprattutto sugli aspetti insediativi, il caso di Massa Marittima appare ancora come il più significativo. Qui, dai primi anni del Duecento, emerse con decisione un'organizzazione comunale già matura, che con il tempo aveva cominciato a subentrare al vescovo nel controllo politico sulla città e nel 1225 ottenne la piena autonomia, riscattando gran parte dei diritti signorili spettanti al presule sia sul centro urbano e i suoi abitanti sia sul distretto, tra i quali una cospicua parte di quelli sulle risorse minerarie del territorio<sup>40</sup>. È dunque interessante notare che questa svolta fondamentale nella storia del centro fu materialmente sancita a livello urbanistico da una sorta di separazione fisica dalla sede del potere vescovile, e da una “duplicazione” della città stessa, la cui realizzazione è esplicitamente prevista nel citato accordo stabilito tra vescovo e comune. Il presule, infatti, dovette concedere niente meno che la «*facultatem transferendi civitatem massanam*» dal luogo in cui si trovava, riedificandola su una o due alture che vengono nominate, oppure «*crescendi atque ampliandi eandem civitatem extra muros et carbonarias suas quo usque remanebit in eodem loco ubi constructa est et estenditur, quantum necesse fuerit pro domibus et edificiis constituendis et viis, muris et carbonariis mittendis et ordinandis, salvo castello nostro Montis Regii cum pertinentiis suis quod non veniet in ampliationem istam*»<sup>41</sup>. Proprio questa seconda fu l'opzione scelta: infatti, negli anni immediatamente successivi fu eretta l'imponente torre del Candeliere, che in pratica isolò il vecchio castello di Monteregio, alle spalle del quale venne fondato un grande abitato fortificato denominato, da quel momento, «Città nuova», mentre «Città vecchia» fu la denominazione che designò a partire dal Duecento l'area vicina alla cattedrale, sovrastata appunto dal castello vescovile.

Tale progetto può per molti aspetti essere inserito nel novero delle prime fondazioni cittadine di borghi nuovi: infatti si avvicina più a una fondazione *ex novo* che allo sviluppo geometricamente pianificato di un vecchio centro, e si propone come una netta rottura con l'assetto insediativo preesistente. Anche negli intenti dichiarati essa fu, almeno inizialmente, una fondazione urbana autonoma, dotata di una cinta muraria indipendente – che tagliava le principali vie d'accesso alla vecchia rocca vescovile ed era già in gran parte realizzata nel 1228 – entro la quale doveva essere trasferita anche la sede del vescovo e la cattedrale (cosa che poi non avvenne).

---

<sup>40</sup> Cfr. sopra, note 32-34. Per la storia dei rapporti tra comune e vescovo a Massa resta fondamentale VOLPE, *Vescovi e comune di Massa Marittima* cit., pp. 41 sgg. e i documenti relativi, editi in ID., *Per la storia delle giurisdizioni vescovili* cit.

<sup>41</sup> Cfr. sopra, il documento citato alla nota 31.

L'impianto urbanistico si basava su un appariscente andamento ortogonale, impostato su un asse principale est-ovest, sul quale si affacciavano con il lato minore degli isolati rettangolari di grandezza costante. Per incoraggiarne il popolamento, lotti edificabili vennero concessi ad abitanti provenienti dall'esterno, il cui inurbamento è documentato tra il 1225 e il 1270 sia a vasto raggio da numerose zone dell'entroterra, sia dalle aree più vicine<sup>42</sup>. Appare quindi evidente che la programmazione e realizzazione di un'impresa urbanistica del genere stava in stretta relazione con lo sviluppo economico che Massa conobbe nel periodo di massimo sfruttamento delle sue risorse minerarie, appunto tra XIII e XIV secolo, dettagliatamente descritto nel celebre *Codice minerario* redatto alla fine del Duecento, ma il cui nucleo principale si fa risalire forse alla metà del secolo<sup>43</sup>.

Se il fenomeno dell'emigrazione verso il centro urbano di Massa sembra aver determinato il contestuale abbandono o mancato sviluppo di alcuni vecchi castelli del circondario, invece nei siti propriamente "minerari" delle Colline Metallifere che nella seconda metà del Duecento entrarono a far parte del dominio dei comuni cittadini (Massa stessa e Siena), l'affermazione politica dei centri dominanti e il potenziamento dello sfruttamento minerario ebbero effetti più articolati dal punto di vista insediativo, che gli scavi archeologici sono riusciti a cogliere nel dettaglio. A Rocchette, nel castello ancora sotto il controllo signorile dei Pannocchieschi, le fonti documentarie e archeologiche hanno mostrato i sintomi di una crisi già negli anni Trenta del Duecento. Crisi probabilmente legata a problemi di riorganizzazione dell'estrazione e della lavorazione del minerale, che richiedeva investimenti nuovi e risultava vantaggiosa solo a scale di intervento sempre maggiori; tanto che, nel tentativo di adeguarsi alle nuove necessità di

---

<sup>42</sup> R. FARINELLI, *S. Pietro all'Orto in Cittanuova. Assetto urbanistico, simbologia del potere ed organizzazione ecclesiastica in una fondazione urbana del primo Duecento*, Massa Marittima 1997. Per l'inquadramento nel contesto delle prime fondazioni di terre nuove cittadine in Toscana cfr. M.E. CORTESE, *Castra e terre nuove. Strategie signorili e cittadine per la fondazione di nuovi insediamenti in Toscana (metà XII-fine XIII sec.)*, in *Le Terre nuove*, Atti del seminario (Firenze-San Giovanni Valdarno, 28-30 gennaio 1999), a cura di D. FRIEDMAN, P. PIRILLO, Firenze 2004, pp. 283-318.

<sup>43</sup> *Ordinamenta super arte fossarum ramariae et argenteriae civitatis Massae*, a cura di N. RODOLICO, Firenze 1938. Sul codice minerario massetano e l'organizzazione dello sfruttamento delle miniere nel periodo comunale si vedano BRAUNSTEIN, *Gli statuti minerari* cit.; S. BALDINACCI, G. FABRETTI, *L'arte della coltivazione del rame e dell'argento a Massa Marittima nel XIII secolo*, Firenze 1989; S. GUIDERI, *La ricostruzione dei processi metallurgici attraverso l'analisi archeometrica degli indicatori materiali e l'analisi documentaria dello Statuto Minerario Massetano*, in *L'insediamento medievale nelle Colline Metallifere* cit., pp. 167-172; DALLAI, *Massa Marittima* cit.

mercato, negli anni Sessanta del Duecento i Pannocchieschi acquisirono diritti sulle miniere del vicino castello di Cugnano. Ma tale operazione non ottenne comunque i risultati sperati. È infatti solo con il passaggio sotto il dominio politico di Massa (tra 1298 e 1315) che si assiste a una fase di ripresa, edilizia e demografica, e a una riorganizzazione degli assetti produttivi: fu costruito un ampio borgo addossato all'esterno delle mura, furono edificati nuovi ambienti anche all'interno del circuito murario e una nuova area industriale esterna finalizzata al rilancio dell'attività mineraria e metallurgica (testimoniata dalla presenza di grandi accumuli di scorie). Anche a Cugnano, passato sotto il controllo della città di Siena in varie tappe a partire dal 1261, agli inizi del Trecento è visibile una pianificazione costruttiva senza precedenti: l'interno della cinta muraria di XI secolo venne interamente occupata dalle strutture produttive, mentre all'esterno sorse un borgo, separato dal resto dell'insediamento, che nel momento della sua massima espansione doveva ospitare fino a duecento-duecentocinquanta individui<sup>44</sup>.

Alla fine del Trecento si colloca però un'inversione di tendenza, rispetto a questo *trend* positivo, nelle dinamiche insediative dei territori minerari: fenomeni simili si osservano a Rocchette e a Cugnano (abbandono degli edifici e poi graduale crollo delle strutture), a Rocca San Silvestro (progressiva desertazione fino al completo abbandono) e Montieri (abbandono del complesso della canonica e fine delle fasi di uso nell'edificio delle fonderie). Le cause che si possono individuare alla base di questo spopolamento, che appare abbastanza repentino, sono molteplici: il potenziamento dello sfruttamento da parte pisana delle più fruttuose miniere d'argento sarde; la crescita dell'attività concorrenziale di Massa Marittima; i mutamenti intervenuti nel modo di produrre, che divenne sempre più organizzato e razionalizzato sulla spinta dei capitali a disposizione della borghesia cittadina, come si evince proprio dal *Codice* massetano; l'impossibilità di applicare in questi luoghi le tecniche che prevedevano l'uso dell'energia idraulica. La novità più importante negli assetti della produzione metallurgica regionale in questa fase, infatti, è proprio la comparsa di centri di produzione più concentrati, sorti in corrispondenza dei principali corsi d'acqua, che utilizzavano per la prima volta le nuove tecniche: a Massa, per esempio, si osserva la creazione delle officine di trasformazione del rame in lo-

---

<sup>44</sup> Cfr. BRUTTINI, *Analisi degli indicatori produttivi* cit. pp. 183-185 e GRASSI, *Rocchette Pannocchieschi* cit., pp. 208-211, oltre alla bibliografia citata sopra, nota 5, per Cugnano.

calità Marsiliana, nel fondovalle sotto la città, e la concentrazione della produzione argentifera presso il sito di Arialla<sup>45</sup>.

Fuori della Toscana, per quanto riguarda lo sfruttamento dei metalli monetabili – diverso sarà il caso del ferro, come vedremo più avanti – non possiamo contare su casi di studio indagati così approfonditamente. È però possibile citare almeno un esempio di avvio di un progetto per lo sfruttamento minerario, da parte di un comune cittadino, attraverso la fondazione *ex novo* di un insediamento a carattere specializzato. Si tratta di un’iniziativa del comune di Vercelli, che sembra inserirsi in un più complesso e organico progetto di espansione e affermazione territoriale perseguito attraverso l’istituzione di almeno ventuno borghi franchi, dei quali la maggior parte fondati *ex novo*<sup>46</sup>. Nel 1230 il comune urbano ottenne da parte di alcuni signori locali la cessione dei diritti che essi detenevano su giacimenti d’argento ubicati nella val Sessera (Biella) identificabili con quelli dell’attuale costa dell’Argentera. Subito dopo, l’ente cittadino diede in concessione tali vene a una società formata da alcuni *argenterii* bresciani, ai quali vennero accordati lo sfruttamento dei filoni già conosciuti e la ricerca di nuovi, l’uso del legname e delle acque, un terreno per impiantare strutture metallurgiche, l’uso del pascolo per i cavalli e il diritto di tenere mercato a utilità di coloro che avessero deciso di insediarsi nella località per sfruttare le miniere. Già alcune di queste clausole mostrano che l’intenzione era proprio quella di favorire la nascita di un insediamento permanente in questo luogo; volontà ulteriormente esplicitata dall’impegno assunto dal comune di erogare un contributo di 100 lire per la costruzione di fucine, abitazioni e strade.

Tutto ciò sulla carta, perché in realtà di questo insediamento non si hanno attestazioni documentarie dopo il 1247-1248 – tanto che non se ne conosce nemmeno il nome – circostanza che spinge a domandarsi se esso sia effettivamente sorto, e comunque abbia avuto una durata superiore ai vent’anni previsti nella convenzione. Notizie relative all’avvio della coniazione di

---

<sup>45</sup> BIANCHI, DALLAI, GUIDERI, *Indicatori di produzione* cit., p. 642. Per la diffusione delle tecnologie idrauliche in Toscana si vedano M.E. CORTESE, *L’acqua, il grano, il ferro. Opifici idraulici medievali nel bacino Farma-Merse*, Firenze 1997, ed EAD., *Fabbriche ad acqua nella Toscana del XIII secolo: prime applicazioni dell’energia idraulica per la lavorazione del ferro*, in *Energia e macchine. L’uso delle acque nell’Appennino centrale in età moderna e contemporanea*, Atti del convegno (Colfiorito-Pievebovigliana, 11-13 ottobre 2007), a cura di F. BETTONI, A. CIUFFETTI, Narni 2010, pp. 115-127.

<sup>46</sup> Cfr. F. PANERO, *I borghi franchi del comune di Vercelli: problemi territoriali, urbanistici, demografici*, «Bollettino storico vercellese», 16-17 (1981), pp. 5-43; ID., *Comuni e borghi franchi nel Piemonte medievale*, Bologna 1988, pp. 11-132; ID., *Villenove medievali nell’Italia nord-occidentale*, Torino 2004.

monete d'argento in Vercelli dal 1255 porterebbero a ritenere che l'attività estrattiva sia continuata e abbia portato risultati positivi per il comune, anche se il progetto di popolamento stabile dell'area mineraria potrebbe aver incontrato difficoltà. La questione resta al momento sostanzialmente aperta: infatti, se le ricognizioni archeologiche effettuate nell'area della costa dell'Argentera hanno individuato resti di edifici, viabilità, strutture produttive e coltivazioni riferibili a epoche differenti (tra XIV e XVII secolo) – fatto che rende verosimile l'ipotesi di una lunga continuità sia estrattiva che insediativa – nulla di certo si può però affermare in assenza di scavi stratigrafici mirati<sup>47</sup>.

Rispetto ai metalli monetabili, le problematiche relative allo sviluppo dell'estrazione del minerale di ferro e alla lavorazione siderurgica presentano aspetti di organizzazione e di rapporti con il potere molto diversi. Infatti, quando da coltivazioni limitate e parcellizzate sul territorio (data la grande diffusione dei giacimenti ferriferi) destinate a soddisfare fabbisogni perlopiù locali, si passò alla produzione di grandi quantità commerciabili di metallo, le aree ad alta concentrazione di minerali di buona qualità assunsero per i ceti egemoni e i poteri cittadini un interesse strategico. Per il loro sfruttamento intensivo, però, fu necessario investire sul controllo di superfici assai più ampie di quelle di un semplice distretto castellano, soprattutto in relazione al problema del reperimento delle massicce quantità di combustibile necessarie, e quindi alle risorse boschive.

Caso emblematico e particolarmente ben studiato è il sistema di sfruttamento delle miniere di ematite dell'isola d'Elba che faceva capo al più precoce dei comuni toscani, Pisa, tra XII e XIII secolo. A Pisa la lavorazione del ferro era stata presente in città senza soluzione di continuità dall'età romana e lungo l'arco dell'alto medioevo; in questa fase, però, cambiò decisamente scala l'intero sistema produttivo: coltivazione intensiva dei giacimenti ferriferi elbani, prima lavorazione che si svolgeva sotto il controllo pisano nelle aree sottoposte al dominio politico della città, circolazione dei prodotti sul mercato diretta a soddisfare una notevole richiesta di metallo, che la città doveva consumare in parte all'interno, ma anche commercia-

---

<sup>47</sup> Su questa vicenda cfr. in dettaglio G. GULLINO, *Un insediamento minerario del XIII secolo: iniziative per lo sfruttamento delle vene d'argento nel Biellese*, «Archeologia medievale», XVIII (1991), pp. 721-735; G. DI GANGI, *Note sulle attività estrattive e metallurgiche nel Piemonte nord-orientale tra medioevo ed età moderna: l'alta valle Sessera (Biella)*, in *Il ferro nelle Alpi. Iron in the Alps*, Atti del convegno «Giacimenti, miniere e metallurgia dall'Antichità al XVI secolo» (Bienna, 2-4 ottobre 1998), a cura di C. CUCINI, M. TIZZONI, Bienna 2000, pp. 66-79; ID., *L'attività mineraria e metallurgica nelle Alpi* cit., pp. 124-140.

lizzare a largo raggio in forma di semilavorato<sup>48</sup>. Già un noto diploma emanato nel 1094 dall'arcivescovo Daiberto ricorda la migrazione stagionale dei *fabri* cittadini verso i luoghi di lavorazione del minerale, che, come esplicherà un successivo diploma concesso alla stessa categoria di artigiani dall'arcivescovo Ruggero nel 1129, si trovavano sia sull'isola sia lungo tutta la fascia costiera tirrenica a sud della città<sup>49</sup>. Parallelamente all'apparire nelle fonti delle prime notizie sull'attività dei fabbri pisani, infatti, tutta quest'area era entrata nell'orizzonte dell'espansionismo cittadino che, attraverso varie tappe, la portò entro la fine del XII secolo sotto il pieno controllo della sede arcivescovile e del comune<sup>50</sup>. Qui le indagini archeologiche hanno permesso d'individuare decine e decine di punti di riduzione dell'ematite, distribuiti sull'isola d'Elba e soprattutto nella costa maremmana (golfo di Follonica, valle dell'Alma, promontorio di Piombino) databili tra il XII e gli inizi del XIV secolo<sup>51</sup>. La migrazione stagionale dei *fabri* (durante i mesi invernali, come si ricava con chiarezza dalla documentazione duecentesca) permetteva dunque di effettuare, sfruttando le riserve forestali locali, campagne di lavorazione del minerale che, come dimostrano le indagini archeologiche, erano limitate alla prima riduzione del minerale

---

<sup>48</sup> Fin dal XII secolo è ben nota dalle fonti documentarie la grande importanza del settore siderurgico a Pisa, che appare senza dubbio tra le attività trainanti dell'economia cittadina, aspetti per i quali si vedano: Ufficio studi della Società Ilva [in realtà M. LUZZATTO], *L'estrazione e la lavorazione del ferro elbano sotto il Comune di Pisa*, in *Miniere e ferro dell'Elba dai tempi etruschi ai nostri giorni*, Roma 1938, pp. 33-90; G. VOLPE, *Studi sulle istituzioni comunali a Pisa*, Firenze 1970, pp. 256-258, 264-268; D. HERLIHY, *Pisa nel Duecento*, Pisa 1973, pp. 163-168 e la più recente analisi in G. GARZELLA, *Fabri e fabricae a Pisa: una presenza nel cuore della città medioevale*, in *Ricerche di archeologia medioevale a Pisa*, I, *Piazza dei Cavalieri, la campagna di scavo 1993*, a cura di S. BRUNI, E. ABELA, G. BERTI, Firenze 2000, pp. 37-49.

<sup>49</sup> Cfr. su questa documentazione *ibidem*, pp. 37-38.

<sup>50</sup> Per una sintesi di queste vicende, con la relativa bibliografia, si veda. M.E. CORTESE, *Il ferro a Pistoia nel contesto della siderurgia medioevale in Toscana: una prospettiva di lungo periodo*, in *La Pistoia comunale nel contesto toscano ed europeo (secoli XII-XIV)*, Atti del convegno (Pistoia, 12-14 maggio 2006), a cura di P. GUALTIERI, Pistoia 2008, pp. 321-348: 333-336.

<sup>51</sup> A. CORRETTI, *Metallurgia medioevale all'isola d'Elba*, Firenze 1991; C. CUCINI, M. TIZZONI, *Le antiche scorie del golfo di Follonica (Toscana). Una proposta di tipologia*, Milano 1992; S. GELICHI, *Impianti per la lavorazione del ferro sul promontorio di Piombino. Contributo archeologico alla conoscenza di attività proto-industriali sulla costa tirrenica*, «Ricerche storiche», XIV (1984), pp. 37-47; S. MARTIN, *Trial exavations on Monte Serra, Elba: a medieval workshop*, «Archeologia medioevale», XXI (1994), pp. 233-250; L. DALLAI, *Opifici metallurgici sul promontorio di Piombino. Primi dati topografici*, in *Il congresso nazionale di archeologia medioevale* (Brescia, 28 settembre-1 ottobre 2000), a cura di G.P. BROGILO, Firenze 2000, pp. 186-201; A. CORRETTI et al., *Un sito di lavorazione del ferro da Monte Strega (Rio nell'Elba, LI). Nuovi dati sulle attività dei «fabri pisani» all'Elba nel Medioevo*, in *VI Congresso nazionale di archeologia medioevale* cit. pp. 651-655.

grezzo in semilavorati. Invece in città doveva aver luogo soprattutto la trasformazione in prodotti finiti, che necessitava di minori quantitativi di carbone, costoso e poco pratico da reperire in ambito urbano<sup>52</sup>.

I siti individuati sulla costa, dunque, non erano insediamenti stabili, ma solo stagionali e con strutture deperibili; perciò non sembra che in questa zona poco popolata si siano formati abitati permanenti collegati all'attività metallurgica (meno chiara, ma forse diversa è la situazione all'Elba): a quanto sembra la città non ne promosse la formazione, centralizzando invece la lavorazione dei semilavorati presso il centro urbano. È semmai proprio dentro Pisa che si possono osservare cambiamenti nell'assetto urbanistico connessi anche con l'evoluzione delle attività metallurgiche qui presenti fin dall'alto medioevo. In primo luogo si assiste alla scomparsa dei forni di riduzione dall'area più centrale, corrispondente all'attuale piazza dei Cavalieri, nella seconda metà del XII secolo: in simmetria, cioè, sia con la progressiva urbanizzazione della zona, sia con il momento di massimo sviluppo delle migrazioni stagionali dei *fabri*, quando la maggior parte della prima fase di lavorazione del ferro era stata trasferita appunto nella fascia costiera maremmana<sup>53</sup>. Contestualmente la lavorazione del ferro si spostò nel quartiere più periferico di Kinzica, situato al di là dell'Arno, dove indagini archeologiche recentissime hanno portato alla luce un intero quartiere artigianale per la produzione e la vendita di oggetti in vetro e metallo, inquadrabile in arco cronologico che va dal XII secolo al 1406<sup>54</sup>.

Una tensione verso il controllo della produzione del ferro e verso la concentrazione delle fasi finali della lavorazione – le più remunerative – nelle città si riscontra anche nell'altro grande distretto minerario italiano, le Alpi lombarde, fin da epoca piuttosto risalente<sup>55</sup>. Il momento di massima fioritura dell'escavazione e lavorazione del ferro fu il risultato della conseguenza di due fattori: la presenza di giacimenti importanti e di buona qua-

---

<sup>52</sup> Per una sintesi sull'attività dei *fabri* pisani in area maremmana, soprattutto per quanto riguarda le caratteristiche tecnologiche degli impianti: M.E. CORTESE, R. FRANCOVICH, *La lavorazione del ferro in Toscana nel Medioevo*, «Ricerche storiche», XXV (1995), pp. 435-453: 440-445, e CORTESE, *Il ferro a Pistoia* cit., pp. 336-340.

<sup>53</sup> A. CORRETTI, *L'attività metallurgica*, in *Ricerche di archeologia medievale a Pisa* cit., I, pp. 83-100, e GARZELLA, *Fabri e fabricae* cit., pp. 45-47.

<sup>54</sup> F. CANTINI et al., *Il Valdarno tra Tarda Antichità e Medioevo: archeologia di una grande valle fluviale* in *VI congresso nazionale di archeologia medievale* cit., pp. 265-270: 268, e si veda il seminario tenuto presso l'Università degli Studi di Siena da F. Carrera (archeologiamedievale.unisi.it/insegnamento/mediacenter/punti-di-vista-2013/04-archeologia-e-storia-dei-fabbripisa-nel-medioevo-f-carrera-parte 2).

<sup>55</sup> In questo senso è interpretabile la notevole concentrazione a Milano e a Bergamo di artigiani del ferro già tra X e XII: MENANT, *La metallurgia lombarde* cit., pp. 129-130.



lità sulle Alpi bergamasche e bresciane e la richiesta del commercio internazionale, di cui Milano era uno snodo cruciale. Questo diede impulso a una produzione di alto livello soprattutto nel settore delle armi, che aumentò in modo esponenziale a partire dal XII-XIII secolo e fece di quest'area uno dei maggiori comprensori della siderurgia europea, soprattutto dopo che qui venne messo a punto il nuovo metodo siderurgico indiretto (produzione di ghisa in altoforni)<sup>56</sup>.

I comuni lombardi, però, si trovavano ad agire in un contesto molto diverso da quello con cui ebbe a che fare Pisa nella Maremma toscana. Nell'area alpina le fasi di estrazione e prima lavorazione del minerale – come abbiamo già visto per l'argento – avvenivano direttamente nelle valli, occupando centinaia di persone, sia a tempo pieno che in alternanza con i lavori agricoli, e generando un importante gettito economico. Le valli, infatti, esportavano semilavorati e prodotti finiti (fil di ferro, armi, armature, chiodi e ogni altra sorta di prodotti) e in certi casi si erano specializzate in branche della produzione particolarmente raffinate (per esempio le lame in Valseriana e Valtrompia). Ciò costituì un fattore molto importante per il mantenimento dell'autonomia di queste comunità e generò permanenti difficoltà di controllo da parte dei poteri esterni. La pretesa degli artigiani di Bergamo e Brescia di eseguire in città le parti finali della lavorazione e quella dei grandi mercanti cittadini di monopolizzare e controllare la produzione furono cause costanti di conflitti, che si andarono ad aggiungere agli scontri per il controllo delle miniere d'argento. Tuttavia, a differenza che per l'argento – sul quale alla lunga i comuni urbani erano riusciti a imporre un monopolio per le proprie zecche piegando la resistenza dei signori locali e delle comunità – né Brescia né Bergamo riuscirono, malgrado vari tentativi, a monopolizzare l'attività siderurgica e a dominare la produzione del ferro delle loro valli, troppo avanzate tecnicamente e politicamente autonome<sup>57</sup>.

Quanto appena detto ci porta quindi a parlare di nuovo dei borghi minerario-metallurgici della valli alpine, e ci offre l'opportunità di spostare

---

<sup>56</sup> Per lo sviluppo delle attività di estrazione e lavorazione del ferro in area lombarda si rimanda soprattutto a Id., *La metallurgie lombarde* cit., e Id., *Aspects de l'économie* cit. Più in generale per l'arco alpino cfr. il volume *La sidérurgie alpine* cit.

<sup>57</sup> Id., *Aspects de l'économie* cit., pp. 14-15; Id., *Campagnes lombardes au Moyen Âge. L'économie et la société rurales dans la région de Bergame, de Crémone et de Brescia du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle*, Roma 1993, pp. 294-296, 493; Id., *La métallurgie* cit., pp. 139 sgg. Per la politica del comune di Bergamo in questo senso si veda E. BARALDI, M. CALEGARI, *Pratica e diffusione della siderurgia «indiretta» in area italiana (secc. XIII-XVI)*, in *La sidérurgie alpine* cit., pp. 93-162: 130 sgg.

l'attenzione dalle città per accennare almeno al ruolo svolto anche dai comuni rurali e dagli imprenditori locali nella promozione e gestione delle attività produttive. L'estrazione e la lavorazione del ferro, infatti, come ho accennato poco sopra, avveniva appunto nell'ambito delle comunità locali, che a partire dal XII secolo si erano dotate di organismi politici ed erano state in grado di negoziare la loro autonomia di gestione di fronte ai signori così come alle città manifatturiere<sup>58</sup>. In particolare, comunità minerarie come Ardesio, Bovegno o Bormio riuscirono spesso a ottenere l'investitura dei filoni feriferi, di cui controllavano la coltivazione attraverso un sistema di società formate da abitanti delle valli – i notabili stessi delle comunità – che fornivano il capitale necessario e organizzavano il lavoro delle squadre di lavoratori impiegate intensivamente durante il periodo della concessione. In diversi casi le comunità ottennero di riscattare anche strutture produttive signorili importanti come i mulini e gli stessi forni in cui veniva trattato il minerale, che divennero così proprietà comunali come altre infrastrutture siderurgiche. Sembra dunque che in questo modo, pur dovendo affrontare seri problemi finanziari per far fronte al riscatto dei diritti signorili e alle imposte dei comuni urbani, siano riuscite a non liquidare i beni comunali e a mantenere un notevole margine di autonomia, a differenza di quanto avvenne per molte comunità di pianura<sup>59</sup>. Poiché gli assetti insediativi e urbanistici di questi centri non sono stati studiati in dettaglio, né vi sono state condotte indagini archeologiche, le nostre osservazioni in proposito non possono che rimanere nel campo delle ipotesi. Mi pare che si possa però fare riferimento almeno a un fenomeno molto ben conosciuto e studiato sotto altri aspetti – in particolare per la diffusione dei saperi – ovvero l'emigrazione anche a lunga distanza dei tecnici della siderurgia delle valli bresciane e bergamasche. L'impressione, cioè, è che tale movimento non potesse non essere collegato con uno sviluppo demico peculiare di questi borghi specializzati ed economicamente molto fiorenti proprio grazie alle attività minerarie e metallurgiche, anche se certamente va inserito nel più generale contesto di quello che Menant ha definito un «cronico sovrappopolamento» delle valli alpine a partire dal XII-XIII secolo<sup>60</sup>.

Un caso toscano che mi pare per certi aspetti accostabile allo sviluppo

---

<sup>58</sup> Cfr. sopra, note 27-29 e testo corrispondente.

<sup>59</sup> MENANT, *Aspects de l'économie* cit., pp. 26-30, in particolare per i casi di Ardesio e Bovegno. In dettaglio, per il caso di Bormio, in Valtellina, cfr. M. ARNOUX, *Innovation technique, intervention publique et organisation du marché: aux origines du district sidérurgique de la Valtelline (XIII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles)*, in *La sidérurgie alpine* cit., pp. 215-252.

<sup>60</sup> MENANT, *Aspects de l'économie* cit., pp. 17-20.

delle comunità locali lombarde in relazione alla lavorazione del ferro è quello del borgo di Monticiano, nella val di Merse senese, durante il periodo in cui (tra metà XIII e primi decenni del XIV secolo) le aree di lavorazione del minerale elbano, una volta venuta meno la politica monopolistica pisana, si andarono moltiplicando anche nelle zone più interne della regione (massiccio dell'Amiata, Garfagnana, Pistoiese, Casentino), dove vennero largamente applicate le nuove tecniche di sfruttamento dell'energia idraulica nel ciclo produttivo siderurgico, che necessitavano di un'ampia disponibilità di corsi d'acqua e di notevoli riserve di legname per la produzione del carbone<sup>61</sup>. Nel bacino Farma-Merse, infatti, l'introduzione delle tecniche idrauliche a partire dal Duecento, e con un netto aumento agli inizi del Trecento, determinò una cesura nell'assetto economico, dando vita a un polo produttivo specializzato gravitante attorno al centro urbano in espansione di Siena. Questo sviluppo pare aver avuto anche significative ricadute insediative nella curia del grande castello di Monticiano, epicentro della produzione tra fine XIII e primi decenni del XIV secolo<sup>62</sup>. Sono stati osservati, infatti, la contrazione di alcuni abitati aperti posti ai margini del territorio, l'abbandono dell'originario nucleo castrense di Castelvecchio, e il contemporaneo notevole accentramento demico nel sito dell'attuale castello, un centro che appare contrassegnato da ben percepibili caratteri di pianificazione urbanistica<sup>63</sup>. La nuova fondazione potrebbe essere legata all'iniziativa di un gruppo signorile locale di Lambardi (anch'essi implicati nelle attività metallurgiche), ma il successo del nuovo grande castello a livello insediativo fu evidentemente favorito dallo sviluppo di attività economiche incentrate sullo sfruttamento del bosco e dell'energia idraulica, che determinarono anche l'affluenza dall'esterno di metallurgisti, carbonai, boscaioli e vetturali, positivamente attestata nei secoli seguenti. In questo centro, inoltre, si osserva un buon livello di differenziazione sociale, legata soprattutto alla presenza di imprenditori del ferro, che rappresentavano l'*élite* del borgo e che per valore dei propri possedimenti – censiti nella *Tavola*

---

<sup>61</sup> Su questo aspetto cfr. CORTESE, FRANCOVICH, *La lavorazione*, cit.; CORTESE, *Il ferro a Pistoia* cit., pp. 341 sgg.; EAD., *Fabbriche ad acqua* cit., pp. 115-127.

<sup>62</sup> Il caso della siderurgia in val di Merse è trattato in dettaglio in EAD., *L'acqua, il grano, il ferro* cit.

<sup>63</sup> R. FARINELLI, A. GIORGI, *Fenomeni di accentramento insediativo nella Toscana meridionale tra XII e XIII secolo: il «secondo incastellamento» in area senese*, in *Castelli. Storia e archeologia del potere nella Toscana medievale*, a cura di R. FRANCOVICH, M. GINATEMPO, I, Firenze 2000, pp. 239-284: 250.

delle possessioni del 1318 – stavano al pari di famiglie cittadine di livello medio-alto<sup>64</sup>.

### 3. Stati territoriali

Vorrei chiudere questa mia rassegna con uno sguardo rapido verso gli ultimi secoli del medioevo, per considerare alcuni casi di organizzazione su vasta scala dello sfruttamento di risorse minerarie entro un contesto politico-territoriale ormai mutato, che aveva visto una geografia più semplificata di stati regionali o territoriali sostituirsi al quadro pulviscolare dei secoli centrali. Anche per questo periodo, come già osservato per quelli precedenti, abbiamo a disposizione ricerche sull'impulso dato all'organizzazione di sistemi produttivi complessi da parte di governi signorili, stati cittadini e regni, ma davvero pochi sono quelli in cui l'attenzione degli studiosi si sia soffermata specificamente sugli effetti che imprese di questo tipo potevano aver provocato negli assetti insediativi delle aree interessate.

È per esempio noto che nella seconda metà del XV secolo furono intrapresi in alcuni stati centro-settentrionali dei progetti ambiziosi di coltivazione dei minerali feriferi e soprattutto di riorganizzazione globale della produzione metallurgica tramite l'introduzione del metodo indiretto – che prevedeva la produzione continuativa di ghisa in grandi altoforni e la sua successiva raffinazione – e il trasferimento di maestranze specializzate dalle valli alpine, dove tale metodo era stato messo a punto almeno dal XIII secolo<sup>65</sup>. Le notizie che ho potuto reperire sull'impatto di tali iniziative sulla rete insediativa sono però molto limitate e frammentarie. Per esempio, si può ricordare che il momento culminante del grande progetto minerario iniziato nel 1471 dal duca di Ferrara Ercole d'Este I fu costituito dalla costruzione nel 1496-1497 di un grande altoforno al centro del massiccio apuano, nella Garfagnana estense, in località Volastro (poi Forno Volastro); impresa che comportò il richiamo di persone e competenze soprattutto dalle valli alpine e la

---

<sup>64</sup> CORTESE, *L'acqua, il grano, il ferro* cit.; M. BORRACELLI, *Il Duecento: dal boom economico ai sintomi della crisi*, in *Monticiano e il suo territorio*, a cura di M. ASCHERI, M. BORRACELLI, Siena 1997, pp. 69-110; C. SAFFIOTI, *Monticiano e il bosco: un castello e il suo territorio agli inizi del Trecento*, «Bulettno senese di storia patria», CV (1998), pp. 411-465.

<sup>65</sup> Per una trattazione generale delle caratteristiche del sistema, il suo diffondersi, la tipologia dei forni, si rimanda soprattutto a M. CALEGARI, *Forni «alla bresciana» nell'Italia del XVI secolo*, «Quaderni storici», LXX (1989), pp. 77-99; E. BARALDI, M. CALEGARI, «Fornaderi» bresciani (XV-XVII sec.), in *Dal basso fuoco* cit., pp. 127-151, e a molti dei contributi raccolti in *The importance of ironmaking. Technical innovation and social change*, a cura di G. MAGNUSSON, I, Stockholm 1995.

costruzione di una grande installazione con tre fucine e tutti gli edifici residenziali annessi per le maestranze, i carbonili, i magazzini, le stalle ecc., alla quale lavorò un piccolo esercito di circa cento persone giunte appositamente sul posto (cavatori, maestri, carbonai, taglialegna, minatori di Bovegno). Si trattava cioè della nascita di un nuovo piccolo insediamento specializzato, la cui esistenza era esclusivamente funzionale all'attività dell'altoforno<sup>66</sup>.

Così come un complesso attorno al quale si muovevano maestranze bresciane e della Valtrompia era quello che sorse in val di Nure, nell'Appennino piacentino, per iniziativa di Tomaso Moroni, al quale nel 1460 il duca Francesco Sforza – nell'ambito di un più ampio programma che intendeva dare impulso alla produzione siderurgica nel ducato – aveva concesso il permesso di ricerca e scavo dei minerali siti nella diocesi di Piacenza, e poco dopo l'investitura feudale su una parte della val di Nure stessa. Il Moroni l'anno successivo fondò poco lontano dalle miniere, accanto all'altoforno e ai magli già attivi, un nuovo abitato che chiamò Rieti in onore della sua città di origine (in seguito assunse il nome Ferriere): in realtà, però, solo un modesto centro, formato da poche case con un'osteria e una piccola fortezza<sup>67</sup>.

Ben altro impatto sulle strutture insediative ebbe la vera e propria esplosione dello sfruttamento minerario nel comprensorio dei Monti della Tolfa dopo la scoperta delle ricchissime miniere di allume, sostanza indispensabile per la tintura dei panni e la lavorazione dei pellami, per lungo tempo importata soprattutto dall'Anatolia. Quando, alla metà del XV secolo, l'avanzata turca interruppe questo traffico commerciale, una materia prima così cruciale divenne di difficile reperimento sul mercato internazionale, il che costrinse a incentivare la produzione in Occidente. I governi di alcuni stati regionali italiani promossero dunque la ricerca di giacimenti all'interno dei propri territori e la riapertura di cave che spesso erano state già parzialmente in uso durante il medioevo: è il caso della Toscana, dove il rinnovato interesse granducale verso una risorsa così importante portò all'apertura di una serie di sette allumiere fra il 1470 e il 1502<sup>68</sup>. Ma fu ap-

---

<sup>66</sup> BARALDI, CALEGARI, *Pratica e diffusione* cit., pp. 94 sgg.

<sup>67</sup> *Ibidem*, p. 121, e M. TIZZONI, *Tomaso Moroni da Rieti e le ferriere del Piacentino nel XV secolo*, in *La sidérurgia alpine* cit., pp. 289-326.

<sup>68</sup> Sulla ripresa dello sfruttamento dell'allume in Occidente si veda P. BORGARD, J.P. BRUN, M. PICON, *L'alun: une résurrection nécessaire*, in *L'alun de Méditerranée*, Atti del convegno (Napoli-Aix-en-Provence, giugno 2003), a cura di PH. BORGARD, J.-P. BRUN, M. PICON, Napoli 2005, pp. 9-28. Per la Toscana: D. BOISSEUIL, *L'alun en Toscane à la fin du Moyen Âge: une première approche* in *L'alun de Méditerranée* cit., pp. 105-117 e i diversi contributi in «*Melanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge*», 121/1 (2009), nella sezione monografica dal titolo *L'exploitation de l'alun en Maremme (XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)*, a cura di D. BOISSEUIL.

punto la scoperta (nel 1461) dei ricchissimi giacimenti di alunite dei Monti della Tolfa per opera di Giovanni di Castro – imprenditore e commissario generale delle entrate della Camera apostolica, a questo appositamente incaricato da Pio II – che impresso una svolta decisiva sia al commercio internazionale dell’allume sia allo sviluppo locale di questo comprensorio. Il papa, infatti, non solo diede avvio a uno sfruttamento intensissimo, che in seguito pose lo Stato pontificio in condizione di fornire tanto allume quanto ne produceva in precedenza tutto l’Oriente, ma con vari mezzi riuscì a imporre di fatto un monopolio sulla vendita del minerale, tramite accordi politico-economici che riuscirono a neutralizzare la concorrenza di altre aree di produzione<sup>69</sup>. Mentre lo sfruttamento medievale delle risorse minerarie della zona sembra da ascrivere a un processo di sussistenza e comunque di sviluppo locale, con la scoperta dei giacimenti di alunite quest’area mineraria conobbe dunque un’accelerazione economica che la portò a un ruolo di produzione su livello internazionale.

Dal punto di vista che più specificamente ci interessa, quello delle trasformazioni insediative, la spinta impressa allo sfruttamento minerario determinò una profonda trasformazione nell’assetto del territorio più vicino ai giacimenti minerari, su cui il papato già nei decenni precedenti aveva stabilito uno stretto controllo, estromettendo le famiglie signorili prima presenti nel comprensorio. In primo luogo i vecchi *castra* disseminati sulle colline tolfetane – molti dei quali apparivano già in una grave crisi demica (per varie cause) nella fase precedente la scoperta dell’allume e dove le testimonianze archeologiche confermano fenomeni estesi di abbandono nel XV secolo – non vennero ripopolati. Anche molti edifici religiosi medievali scomparvero probabilmente a partire dal XIV secolo, mentre dal Quattrocento si creava una nuova rete di chiese sorte soprattutto per l’esigenza di servire opportunamente i nuovi insediamenti nati sul territorio. L’affermazione definitiva del potere pontificio su tutta l’area e lo sfruttamento minerario dell’allume sembra infatti determinare un’accelerazione nel feno-

---

<sup>69</sup> Il testo classico per la vicenda dello sfruttamento dell’allume nei monti della Tolfa è J. DE LUMEAU, *L'alun de Rome: XV<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles*, Paris 1962. Questo tema è stato negli ultimi anni oggetto di grande interesse e posto al centro di due convegni organizzati dall’École Française de Rome, dall’Università degli Studi di Roma «La Sapienza» e dall’Université François Rabelais de Tours, i cui atti non sono ancora stati pubblicati: *L'allume dei papi: alle origini del monopolio commerciale (XV-XVI secolo)* (Roma, 14-15 dicembre 2010) e *Allumiere e la produzione dell'allume fra fine medioevo e prima età moderna* (Allumiere, 6 settembre 2012), entrambi con la direzione scientifica di Ivana Ait e Didier Boisseuil. Per le vicende delle prime fasi dello sfruttamento delle miniere si può vedere una serie notizie più aggiornate sulla base di nuova documentazione in I. ATT, *I Margani e le miniere di allume di Tolfa: dinamiche familiari e interessi mercantili fra XIV e XVI secolo*, «Archivio storico italiano», CLXVIII (2010), pp. 231-262.

meno e nuove scelte insediative che si pongono in discontinuità rispetto al passato. Di questa situazione si avvantaggiò in prima istanza il castello di Tolfa Vecchia – mentre quello di Tolfa Nuova venne definitivamente abbandonato – posto a breve distanza dalle miniere: aumentò la popolazione residente, perché vi confluirono i lavoratori delle cave; fu oggetto di uno sviluppo pianificato e di una forte espansione urbanistica organizzata sulla direttrice delle miniere; incrementò il proprio patrimonio edilizio civile e religioso, fungendo da luogo di residenza degli appaltatori e del loro seguito tra XVI e XVIII secolo. Contemporaneamente altri centri vennero, se non rifondati, quantomeno rivitalizzati in funzione delle cave di allume – per esempio il castello di Rota, acquistato da Paolo II per controllare l'accesso al distretto minerario sul versante viterbese – o sorsero anche *ex novo*, come il villaggio situato presso La Bianca (la prima miniera scoperta, così chiamata in onore della donna di Giovanni di Castro), dunque a ridosso dei giacimenti più produttivi: dotato di una cappella databile alla seconda metà del XV secolo, si può probabilmente identificare come il primo insediamento dove si concentrò inizialmente l'*universitas* dei lavoratori, occupata per diversi mesi alle diverse fasi di trasformazione del minerale grezzo. Mentre più tardi, a partire dal XVI secolo, si andò strutturando presso il monte Roncone un nuovo grande centro abitato tutto organizzato intorno alla lavorazione dell'allume, cioè l'odierna Allumiere<sup>70</sup>.

#### 4. Considerazioni conclusive

La rassegna che ho proposto mostra come, nelle diverse fasi storiche, siano stati molteplici gli aspetti d'interazione tra la struttura dell'*habitat* e la presenza di giacimenti minerari importanti. Tale presenza – appare piuttosto evidente – ha sempre innescato, pur se a scala maggiore o minore a seconda delle epoche e del peso politico dei poteri che ne promossero lo sfruttamento, andamenti peculiari nei livelli di concentrazione demica, nelle dinamiche insediative di interi comprensori, nelle trasformazioni urbanistiche interne ai centri specializzati in attività minerarie e/o metallurgiche.

---

<sup>70</sup> Sugli aspetti più propriamente insediativi in questa fase cfr. A. ZIFFERERO, *Archeologia in miniera: un itinerario archeominerario nel Lazio settentrionale*, in *La miniera, l'uomo e l'ambiente* cit., pp. 239-258; E. GENOVESI, *Il paesaggio antropizzato dei monti della Tolfa*, in *Metalli, miniere e risorse ambientali. Il territorio dei Monti della Tolfa tra Medioevo ed età contemporanea*, a cura di F. FEDELI BERNARDINI, Roma, 2000, pp. 117-123; S. PASSIGLI, *Il «sopraterra» allumierasco. Uso delle risorse e trasformazioni dell'ambiente in relazione al sottosuolo (secc. XV-XVI)*, in *Metalli, miniere* cit., pp. 13-38; VALLELONGA, *Decastellamento e trasformazioni* cit., pp. 196 sgg.

Tra alto medioevo e secoli centrali gli studi condotti sulle Colline Metallifere toscane hanno illuminato la nascita di alcuni villaggi ubicati in aree sfavorevoli all'insediamento, ma a ridosso di mineralizzazioni importanti, che trovavano la loro ragion d'essere nello sfruttamento di queste risorse essenziali per la produzione di metalli monetabili. Il loro successivo sviluppo urbanistico e demico e il buon livello della qualità di vita degli abitanti – ben evidenziato dall'analisi della cultura materiale – trovò impulso a partire dall'XI secolo nell'incremento della domanda di metallo da parte delle zecche cittadine dovuto al *trend* espansivo dell'economia e all'allargamento dei mercati. La loro struttura urbanistica interna, dopo una prima fase più disorganica, dal XII secolo mostra un'evidente pianificazione (nella distinzione di aree privilegiate, nell'organizzazione dello spazio abitativo per i dipendenti, nella strutturazione delle zone artigianali, nel ricorso a maestranze specializzate) in cui si colgono i segni di un tangibile dirigismo e di una concreta, pesante, presenza dei signori locali, che in questi siti produttivi assunsero un chiaro ruolo imprenditoriale.

Un ruolo imprenditoriale signorile che sembrerebbe invece minore nei casi dei grandi borghi minerari delle valli lombarde, i quali comunque sorsero e si svilupparono in una prima fase nell'ambito di grandi signorie ecclesiastiche che rivendicarono e difesero a lungo i loro diritti sull'argento di fronte alle ben strutturate comunità locali. Il protagonismo signorile mostra invece di nuovo tratti molto marcati nella promozione di grandi insediamenti con dignità cittadina, come Massa Marittima e Villa di Chiesa, la cui economia era strettamente legata al lavoro nelle miniere.

Ancora più articolati appaiono i progetti che a partire dal XII-XIII secolo fecero capo soprattutto alle iniziative dei comuni urbani, in un momento in cui – a fronte dei nuovi bisogni scatenati dall'impetuosa crescita economica – l'ampliamento dei distretti minerari, il generale incremento dei volumi produttivi e i maggiori finanziamenti a disposizione condussero a una notevole razionalizzazione dello sfruttamento. Sul fronte dei metalli monetabili, si è osservata in particolare l'articolata organizzazione che faceva capo a Massa Marittima – il cui straordinario sviluppo demico in questa fase è testimoniato dalla vera e propria duplicazione della città – che in un primo tempo rivitalizzò anche i vecchi castelli minerari presenti nel suo territorio, ma ben presto approdò alla concentrazione del lavoro in poli di produzione specializzati prossimi alla città, dove era possibile applicare nuove tecniche; il che trasformò le Colline Metallifere in un territorio spopolato in cui molti dei vecchi centri ebbero solo frequentazioni sporadiche.

Sul fronte dei minerali feriferi, è stato particolarmente ben studiato il si-



stema di sfruttamento intensivo dei giacimenti elbani messo in piedi da Pisa, basato sul controllo politico di un vasto territorio verso il quale si dirigevano le migrazioni stagionali di artigiani specializzati che ne sfruttavano le risorse naturali nel quadro di un deciso monopolio cittadino, che concentrava le fasi finali della lavorazione nella città. E una tensione simile all'attrazione verso le città si è riscontrata per i comuni lombardi nei confronti della lavorazione del ferro che aveva luogo nelle valli alpine; con la evidente differenza che Brescia e Bergamo, a fronte della presenza di comunità locali già molto forti e in grado di mettere a punto nuove tecniche metallurgiche, malgrado vari tentativi non riuscirono a gestire interamente le diverse fasi del processo produttivo e a monopolizzare la produzione dei prodotti finiti (mentre erano riuscite a imporre un controllo sull'argento).

Infine, un rapido sguardo agli ultimi secoli del medioevo ha mostrato un quadro ancora mutato, in quanto le politiche economiche programmate da stati regionali più grandi e strutturati potevano portare all'organizzazione di sistemi complessi di sfruttamento delle risorse minerarie, che in certi casi raggiunsero livelli di produzione in grado di rispondere a fabbisogni su scala mediterranea. Gli effetti di queste imprese sulle reti insediative locali non sono stati al momento molto studiati, ma sembrerebbero di grande impatto in casi come quello emblematico dei Monti della Tolfa, dove l'intensissimo sfruttamento dei giacimenti di allume progettato e perseguito dal papato nella seconda metà del XV secolo investì il comprensorio riplasmandone in profondità sia le attività economiche sia gli assetti demico-insediativi.

Per concludere, possiamo di nuovo sottolineare come questo specifico campo di studio sia ancora in buona parte da esplorare. Infatti, i mutamenti insediativi che abbiamo potuto osservare nelle aree in cui si svilupparono consistenti attività minerarie e metallurgiche risultano particolarmente ben leggibili laddove ricerche archeologiche mirate si sono intrecciate con lo scavo nelle fonti documentarie; mentre per altri contesti sarebbero necessarie ulteriori indagini sia stratigrafiche sia estensive per verificare o falsificare alcune ipotesi qui proposte soprattutto sulla base del confronto con i casi toscani.



## *Mercato e città tra medioevo ed età moderna*

GIANLUCA BELLI

Uno dei temi più intriganti degli studi sulla città è quello del commercio e delle attività produttive. Non c'è bisogno di sottolineare i loro effetti sull'assetto fisico degli organismi urbani, e per questo le manifatture e la mercatura, da quella a grande scala alla vendita al minuto, sono state e continuano a essere ampiamente indagate anche dalla storiografia che si occupa di architettura. Commercio e industria incidono profondamente sulla città, ed è evidente per esempio quanto le aree di mercato influiscano sull'organizzazione e lo sviluppo della struttura urbana, o quanto grande sia il ruolo di botteghe e fondaci nella definizione dell'immagine di intere strade e di interi quartieri<sup>1</sup>.

Le relazioni tra le attività economiche e gli organismi urbani dipendono da molteplici fattori e si intrecciano con situazioni locali diverse e variabili nel tempo. Dunque è difficile trarre conclusioni generali. Com'è ovvio, inoltre, la qualità di qualsiasi generalizzazione dipende dal livello degli studi sui casi specifici. Per alcune città esistono ricerche dettagliate sul ruolo, sulla distribuzione e sull'evoluzione delle botteghe e delle aree di mercato nel tessuto urbano, come accade per Venezia, Genova o Firenze<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Si vedano, a solo titolo di esempio, D. CALABI, P. MORACHIello, *Rialto: le fabbriche e il Ponte 1514-1591*, Torino 1987; F. BOCCHI, *Città e mercati nell'Italia padana*, in  *Mercati e mercanti nell'alto medioevo. L'area euroasiatica e l'area mediterranea*, atti della XL Settimana di studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo (Spoleto, 23-29 aprile 1992), Spoleto 1993, pp. 139-176; D. CALABI, *Il mercato e la città. Piazze, strade, architetture d'Europa in età moderna*, Venezia 1993; *Fabbriche, piazze, mercati. La città italiana nel Rinascimento*, a cura di D. CALABI, Roma 1997; A. MODIGLIANI, *Mercati, botteghe e spazi di commercio a Roma tra Medioevo ed Età Moderna*, Roma 1998; M.L. BIANCHI, M.L. GROSSI, *Botteghe, economia e spazio urbano*, in *La grande storia dell'artigianato*, II, *Il Quattrocento*, a cura di F. FRANCESCHI, G. FOSSI, Firenze 1999, pp. 27-63; *Shopping and Housing. Shop, Merchants' Houses and the Market Place in Europe in the Early Modern Age*, a cura di R. TAMBORRINO, E. WELCH, «Città e storia», II (2007); *Il mercante patrizio. Palazzi e botteghe nell'Europa del Rinascimento*, a cura di D. CALABI, Milano 2008; F. NEVOLA, *Home Shopping. Urbanism, Commerce, and Palace Design in Renaissance Italy*, «Journal of the Society of Architectural Historians», LXX, (2011), pp. 153-173.

<sup>2</sup> Tra i contributi, E. CONCINA, *Venezia nell'età moderna. Struttura e funzioni*, Venezia 1989; L. GROSSI BIANCHI, E. POLEGGI, *Una città portuale del medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova 1979; D. BATTILOTTI, G. BELLI, A. BELLUZZI, *Nati sotto Mercurio. Le architetture del mercante nel Rinascimento fiorentino*, Firenze 2011.

In altri casi gli studi sono più circoscritti, anche se talvolta si può pensare di procedere per via analogica. In determinate aree, infatti, i comportamenti e le tendenze appaiono uniformi, e questo autorizza eventualmente a estendere fenomeni e interpretazioni. Tra le questioni, sembra meritevole di approfondimento quella che riguarda l'evoluzione delle strutture commerciali e produttive all'interno delle città medievali. C'è da chiedersi in che modo vari il loro assetto nel tempo, e come i cambiamenti influiscano sull'immagine urbana. Attraverso l'esame e la comparazione di alcuni casi è possibile tentare di tracciare un quadro riassuntivo.

Uno dei fattori che influenzano più potentemente l'assetto e lo sviluppo delle strutture urbane è la posizione delle aree di mercato. Dove queste sono eccentriche rispetto agli spazi e agli edifici più rappresentativi, in genere la loro evoluzione tende a svolgersi con continuità, e i casi notissimi di Venezia e di Genova ne sono un esempio. A Venezia il mercato di Rivo Alto, nato nell'XI secolo, è posto in una zona della città originariamente baricentrica, ma che agli inizi del basso medioevo vede la propria centralità progressivamente affiancata da quella della *platea* marciana (fig. 1). In questa zona gli spazi e gli edifici dedicati alle attività mercantili possono espandersi liberamente nel corso del tempo e consolidarsi, assumendo dimensioni e immagine monumentali nel XVI secolo, quando Rialto è ormai divenuto uno dei due principali poli urbani di Venezia assieme a quello, istituzionale e religioso, di San Marco<sup>3</sup>. Accanto al primitivo mercato delle vettovaglie, che si articola in una serie di spazi specializzati (l'erbaria, la beccaria, la pescaria, la caseria, la nanzaria ecc.), si concentrano progressivamente in questa zona tutte le strutture e i servizi per il grande commercio internazionale: dai fondaci ai banchi finanziari, dalle botteghe per la vendita e la lavorazione dei prodotti importati alle sedi delle magistrature preposte al controllo delle attività economiche. Come tutti i mercati, Rialto attrae botteghe e laboratori di ogni genere, che si accalcano tra la ruga degli Orefici, il campo di San Bartolomio e soprattutto lungo l'asse delle Mercerie, e raduna progressivamente anche le funzioni commerciali che si cerca di espellere da altri luoghi. Durante il corso del XVI secolo, per esempio, vi si trasferiscono tra l'altro le rivendite di commestibili e i banchi di cambiale ancora insediati nella piazza di San Marco<sup>4</sup>. Il grande incendio del 1514, che distrugge gran parte dell'area realtina, fornisce l'occasione per

---

<sup>3</sup> F.C. LANE, *Storia di Venezia*, Torino 1978 (ed. or. *Venice. A Maritime Republic*, Baltimore 1973), pp. 13-27; G. BELLAVITIS, G.D. ROMANELLI, *Venezia*, Roma-Bari 1985, pp. 28-29; D. CALABI, *Le fabbriche*, in CALABI, MORACHIELLO, *Rialto* cit., pp. 5-170.

<sup>4</sup> CALABI, *Il mercato e la città* cit., p. 66.

rinnovare l'immagine architettonica di questa zona, fino a questo momento frutto di una stratificazione edilizia lenta e occasionale. Senza introdurre significative variazioni nell'assetto urbanistico complessivo, e anzi spesso ricalcando i sedimi precedenti e riutilizzando le strutture superstiti, si costruiscono allora il palazzo dei Dieci Savi, quello dei Camerlenghi, gli edifici delle Fabbriche vecchie con i sottoportici di Rialto e dei Banchi, le Fabbriche nuove per il tribunale mercantile, il fondaco delle Farine<sup>5</sup> e infine, tra

---

<sup>5</sup> EAD., *Le fabbriche* cit., pp. 41-159.



Fig. 1 - Jacopo de' Barbari, *Veduta di Venezia*, 1500, dettaglio delle zone di Rialto e San Marco (London, British Museum).

il 1588 e il 1591, il nuovo ponte con le botteghe<sup>6</sup>. Progetti più ambiziosi e innovativi di ridisegno urbano, come quelli di frà Giocondo e di Palladio, rimangono sulla carta<sup>7</sup>.

Una situazione per certi versi analoga è quella di Genova (fig. 2). Anche qui le aree di mercato non sorgono in concorrenza con gli spazi pubblici di rappresentanza, ma in zone dove le attrezzature commerciali possono svilupparsi senza troppi impedimenti. A differenza di Venezia, Genova non conosce l'antagonismo tra mercato e *platea* istituzionale, perché la città nel medioevo non genera una vera e propria piazza cittadina. D'altro canto, il mercato non si concentra in un luogo definito, ma assume uno sviluppo policentrico, organizzato in un sistema di spazi pubblici che costellano l'insediamento urbano e che comprendono tra l'altro le piazze di Ponticello, di Soziglia, di Fossatello, di porta dei Vacca (fig. 3). Questo sistema si innesta con l'asse della Ripa, il percorso porticato affacciato sul porto, che dal XII secolo ospita il più importante complesso di botteghe genovesi<sup>8</sup>. Il palazzo del Mare, di origine duecentesca, è l'esito monumentale

---

<sup>6</sup> P. MORACHIELLO, *Il Ponte*, in CALABI, MORACHIELLO, *Rialto cit.*, pp. 173-300.

<sup>7</sup> V. FONTANA, *Fra' Giovanni Giocondo architetto 1433-c. 1515*, Vicenza 1988, pp. 77-79; L. PUPPI, *Andrea Palladio*, Milano 1999 (II ed.), pp. 299-302.

<sup>8</sup> GROSSI BIANCHI, POLEGGI, *Una città portuale del Medioevo cit., passim*; E. POLEGGI, *Botteghe e spazi pubblici a Genova*, «Storia della città», 54-56 (1990), pp. 53-62; *Ripa porta di Genova*, a cura di E. POLEGGI, Genova 1993.



Fig. 2 - Anton van den Wyngaerde, *Veduta di Genova*, 1553 (Stockholm, Kungliga Biblioteket).

della sistemazione in un unico edificio di uffici e istituzioni legati alla mercatura e ai traffici marittimi; alle spalle del palazzo, divenuto sede dell'ufficio di San Giorgio, un ulteriore intervento monumentale riguarderà alla fine del Cinquecento la loggia dei Mercanti, costruita per fornire di un luogo di contrattazione coperto l'area dei Banchi<sup>9</sup>.

Sia a Venezia sia a Genova, la specializzazione funzionale assunta molto presto dalle aree in cui si praticano le attività commerciali e finanziarie, e

---

<sup>9</sup> L. CAVALLARO, *Il Palazzo del Mare. Il nucleo medievale di Palazzo San Giorgio*, Genova 1992; *Palazzo San Giorgio. Pietre, Uomini, Potere (1260-1613)*, a cura di I. FERRANDO CABONA, Cinisello Balsamo 1998; M. CARAFFINI, *La loggia di Banchi a Genova*, «Studi e documenti di architettura», n. s., 22 (2002), pp. 137-144.



Fig. 3 - Principali aree di mercato a Genova nel medioevo (elaborazione da GROSSI BIANCHI, POLEGGI, *Una città portuale del medioevo* cit., 1979).

l'assenza di conflitti con altre funzioni di rango più elevato, consentono a queste zone di sviluppare i loro caratteri con continuità nel tempo, e anzi al passaggio dall'età medievale a quella moderna di innalzarli a un livello celebrativo con la costruzione o la trasformazione in forma monumentale delle attrezzature edilizie per la mercatura. Questo processo si ripete in forme molto simili anche a Firenze, dove si possono osservare con chiarezza alcune linee di tendenza significative, probabilmente comuni anche ad altri casi.

A Firenze la collocazione dell'area di mercato sul luogo dell'antico foro romano, nella parte più centrale della città, probabilmente non conosce soluzioni di continuità neanche durante l'alto medioevo. Non rimangono documenti che testimonino la funzione assunta dal *forum* romano in questo periodo, ma la piazza è ricordata con il nome di *mercatum regis* in un documento risalente alla prima metà del X secolo<sup>10</sup>, e una cronaca del tumulto provocato in questo luogo dalla denuncia dell'elezione simoniaca dell'abate di San Miniato al Monte, compiuta da Giovanni Gualberto durante il vescovato di Attone (1032-1046 circa), attesta che già attorno alla prima metà dell'XI secolo il Mercato vecchio è il più frequentato centro di commerci cittadino<sup>11</sup>. La presenza del mercato, contiguo al principale asse di transito interno alla città, quello nord-sud, determina un addensamento di botteghe e di magazzini, e l'articolazione di un sistema di spazi di vendita specializzati, posti negli slarghi e nelle piazzette circostanti (fig. 4). Il più importante è quello destinato al commercio del grano e degli altri cereali, che si svolge fin dalla prima metà del Duecento nella piazza di Orsanmichele. Qui alcuni edifici ospitano la sede del podestà prima del suo trasferimento nel palazzo del Popolo, nel 1261. Per qualche tempo, inoltre, vi si stabiliscono i tribunali dei sestieri cittadini<sup>12</sup>. Tuttavia si tratta di destinazioni transitorie. Né la piazza di Orsanmichele né quella di Mercato vecchio corrispondono stabilmente a luoghi di potere. Eppure acquistano un significato civico che va al di là di quello che ci si aspetterebbe da semplici piazze di vendita. Nella prima età comunale, sulla piazza e nella zona di Mercato vecchio hanno le loro abitazioni molte delle principali famiglie cittadine, e Giovanni Villani sottolinea il legame tra l'area del mercato e le famiglie di antico lignaggio ricordando nella sua *Cronica* l'incendio del 1304, che distrugge l'area compresa tra Orsanmichele e Por Santa Maria bruciando bot-

---

<sup>10</sup> G. LAMI, *Sanctae Ecclesiae florentinae monumenta*, Florentiae 1758, I, p. 84; II, p. 865.

<sup>11</sup> R. DAVIDSOHN, *Storia di Firenze*, I, *Le origini*, Firenze 1907 (ed. or. *Geschichte von Florenz*, Berlin 1896-1927), pp. 204, 249, 1248.

<sup>12</sup> *Orsanmichele a Firenze*, a cura di D. FINIELLO ZERVAS, Modena 1996, pp. 12-19.



teghe e palazzi di quella che è percepita come la parte più significativa della città: «arse tutto il midollo e tuorlo e cari luoghi della città di Firenze»<sup>13</sup>. Nel XV secolo il senso di orgoglio civico promanato da questo luogo sarà espresso visivamente dalla colonna della Dovizia, innalzata nella piazza nel 1430 di fronte al più importante e venerato tabernacolo mariano della città, quello di Santa Maria della Tromba. Sormontata dalla statua classicheggiante di Donatello, la colonna non solo è il segno dell'abbondanza di merci offerta dal mercato, ma anche un simbolo di virtù civile. La dovizia, che Leonardo Bruni associa e incrocia con il concetto di ricchezza, è infatti una qualità ritenuta indispensabile per esercitare la carità<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> G. VILLANI, *Cronica a miglior lezione ridotta coll'aiuto de' testi a penna*, a cura di I. Moutier, F. Gherardi Dragomanni, II, Firenze 1845, p. 91.

<sup>14</sup> D.G. WILKINS, *Donatello's Lost Dovizia for the Mercato Vecchio: Wealth and Charity as Florentine Civic Virtues*, «The Art Bulletin», LXV (1983), pp. 401-423; M. HAINES, *La colonna della Dovizia di Donatello*, «Rivista d'arte», s. IV, XXXIV (1984), pp. 347-359; S. BLAKE WILK, *Donatello's «Dovizia» as an Image of Florentine Political Propaganda*, «Artibus et historiae», 14 (1986), pp. 9-28.

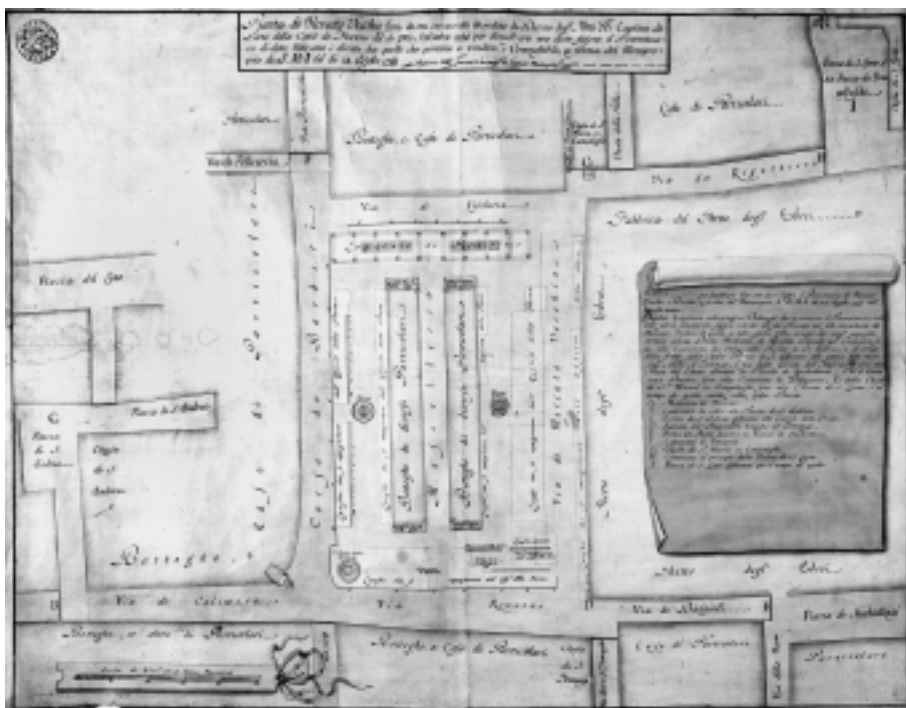


Fig. 4 - *Pianta di Mercato vecchio a Firenze, 1763* (Archivio di Stato di Firenze, *Piante dei Capitani di parte guelfa*, piante sciolte, 16).

La considerazione di cui gode l'area di Mercato vecchio dipende dal fatto che, almeno fino agli inizi del Quattrocento, questa zona non è solo il luogo di vendita dei commestibili, ma anche la sede di contrattazioni di rango più elevato, come quelle bancarie e quelle legate al commercio delle spezie. Anzi è da credere che sia proprio il desiderio di evitare la commistione di queste funzioni con quelle del commercio di vettovaglie al minuto a determinare la nascita, ad appena cento metri più a sud della piazza di mercato, di una seconda *platea mercantile*, forse nell'XI secolo. Il «*mercatum de porte Sanctae Mariae*», più tardi conosciuto con il nome di Mercato nuovo, è menzionato per la prima volta nel 1076<sup>15</sup>, ma si può supporre che esistesse già attorno al 1000, quando nei documenti il *mercatum regis* comincia a essere chiamato Mercato vecchio. Come suggerisce il suo nome più antico, il Mercato nuovo si attesta in uno slargo immediatamente all'interno della prima cerchia di mura, in corrispondenza della porta Santa Maria. Un nuovo mercato a così breve distanza dal precedente si giustifica solo con l'intenzione di separare tipi diversi di commercio; probabilmente si cerca di trasferire nella nuova piazza la vendita di alcuni tipi di commestibili, visto che ancora nel 1322 gli statuti del capitano del popolo vietano il commercio del pesce in qualsiasi altro luogo al di fuori di Mercato nuovo e vi proibiscono la vendita di suini vivi, che quindi fino a questo momento vi si dovevano commerciare<sup>16</sup>. Lo stesso fenomeno si verifica più tardi anche a Siena. Nella prima metà del Trecento la vendita del bestiame viene allontanata dal mercato tenuto nel Campo, e dopo essere stata per un periodo a Fontebranda, è trasferita nel 1346 in quello che all'epoca è chiamato anche qui Mercato nuovo, alle spalle del palazzo comunale; successivamente si progetta di espellere dalla piazza principale della città anche i biadaioi, i farinaioi e i pollaioli<sup>17</sup>. A Firenze, più tardi le funzioni si invertono: nella zona di Mercato nuovo si concentrano il grande commercio internazionale dei panni di lana, le botteghe di oggetti di lusso, i banchi, mentre Mercato vecchio viene progressivamente declassato sia dal punto di vista sociale sia da quello commerciale. Nel Quattrocento le residenze attorno alla piazza sono ormai ridotte ad abitazioni e magazzini per venditori e artigiani; la *platea* ospita soprattutto la vendita di erbaggi e di altri generi alimentari, e

---

<sup>15</sup> C. FREY, *Die Loggia dei Lanzi zu Florenz*, Berlin 1885, p. 161, nota 6.

<sup>16</sup> *Statuti della Repubblica Fiorentina*, a cura di R. CAGGESE, n. ed. a cura di G. PINTO, F. SALVESTRINI, A. ZORZI, I, Firenze 1999, pp. 214-215.

<sup>17</sup> D. BALESTRACCI, *Approvvigionamento e distribuzione dei prodotti alimentari a Siena nell'epoca comunale. Mulini, mercati e botteghe*, «Archeologia medievale», VIII (1981), pp. 127-154; 150-152; L. BORTOLOTTI, *Siena*, Roma-Bari 1983, p. 34.

attorno a essa sono poste botteghe di linaioli e rigattieri, locande e osterie, e vi esercitano la loro professione numerose prostitute<sup>18</sup>. Come accade a Venezia e Genova, questo complesso sistema di spazi trova progressiva sistemazione architettonica attraverso la costruzione, nello spazio di oltre due secoli, di una serie di edifici destinati alle attività commerciali: prima i monumentali granai di Orsanmichele, costruiti tra il 1337 e il 1374<sup>19</sup>; poi la tettoia dei beccai e dei pollaioli in Mercato vecchio, realizzata attorno al 1378 e sostituita nel 1469 dal più stabile edificio delle beccherie<sup>20</sup>; quindi la loggia per le contrattazioni di Mercato nuovo, del 1546-1549<sup>21</sup>; infine la loggia delle pescherie, ancora in Mercato vecchio, eretta tra il 1568 e il 1569<sup>22</sup>.

Nei casi precedenti, nel trapasso dall'età medievale a quella moderna i luoghi in cui sono tradizionalmente insediate le funzioni commerciali più importanti tendono a essere marcati da queste stesse funzioni in modo più stabile e netto. Ma in altri casi, quella che potrebbe definirsi la "vischiosità insediativa", cioè la tendenza delle funzioni urbane a rimanere nei luoghi in cui sono attestate, già alla fine del medioevo confligge con il concetto di decoro urbano che si sta sviluppando, e con la rappresentatività che ora si richiede a determinati spazi cittadini. A Pistoia questo fenomeno avviene molto presto. Nella seconda metà del XIII secolo il comune si appropria dell'area di mercato adiacente alla cattedrale, su cui si affaccia il palazzo degli Anziani, e la sua trasformazione in *platea communis* determinerà successivamente lo spostamento delle funzioni commerciali nella limitrofa zona della Sala<sup>23</sup>. Un altro caso caratteristico è quello di Milano. L'avvio del cantiere del duomo, nel 1386, innesca un processo di sistemazione e rinnovo degli spazi pubblici circostanti, che si cerca di adeguare a quella regolarità e appropriatezza ormai ritenute indispensabili nei luoghi più pregnanti dal

---

<sup>18</sup> G. BELLI, *Gli spazi del mercante e dell'artefice nella Firenze del Quattrocento*, in BATTIOTTI, BELLI, BELLUZZI, *Nati sotto Mercurio* cit., pp. 7-71: 39-40, 46-55.

<sup>19</sup> *Orsanmichele* cit., pp. 43-127.

<sup>20</sup> BELLI, *Gli spazi del mercante* cit., pp. 35-38.

<sup>21</sup> M.C. PAGNINI, *Giovanni Battista del Tasso e la loggia di Mercato Nuovo a Firenze*, Tesi di Dottorato, XVI ciclo, Università degli Studi di Firenze, Dipartimento di Storia dell'Architettura e della Città, 2005; A. BELLUZZI, *Le architetture mercantili a Firenze nel Cinquecento*, in *Nati sotto Mercurio* cit., pp. 73-127: 77-82.

<sup>22</sup> *Ibidem*, pp. 82-84.

<sup>23</sup> S. LEPORATTI, *L'area del mercatum a Pistoia tra X e XIV secolo: una lettura archeologica delle trasformazioni nel contesto urbano della «terra vacua ubi mercatum est»*, comunicazione al III Convegno del Centro Interuniversitario di Ricerca sulla Storia delle Città Toscane «Luoghi, attori, "oggetti" del mercato nelle città toscane (X-XX secolo)» (Firenze, 22-23 novembre 2013).

punto di vista civile e religioso. Questo obiettivo si concretizza parzialmente durante il principato di Francesco Sforza (1450-1467), quando vengono fra l'altro distrutte le beccherie accalcate sino ad allora attorno all'antica basilica di Santa Tecla. Al posto della chiesa, parzialmente atterrata per formare la piazza antistante il duomo, si costruisce nel 1472 il portico dei Figini (fig. 5), per radunare e regolarizzare i banchi di vendita già installati nel nuovo spiazzo<sup>24</sup>. Tuttavia la volontà di razionalizzazione si scontra con le consuetudini e con le esigenze del commercio. Una serie di ordinanze emanate durante tutta la seconda metà del Quattrocento cerca di vietare banchi e baracche lignee che continuano a ingombrare il sagrato, ma evidentemente senza successo, visto che ancora alla fine del Cinquecento le fonti vi riferiscono la presenza di venditori che esercitano la loro attività in «botteghe posticce»<sup>25</sup>. Inoltre, lo stesso portico dei Figini e l'isola dei fondegari – cioè l'isolato a sud della piazza dove hanno sede le botteghe dei droghieri – interferiscono con i successivi progetti di allargamento e regolarizzazione della piazza, che rimarranno sulla carta fino alla seconda metà del XIX secolo. Una situazione analoga riguarda anche la vicina corte del broletto nuovo, che racchiude una serie di istituzioni cittadine. Negli anni Sessanta del Cinquecento si intraprendono lavori per uniformare gli edifici che le accolgono, disposti attorno al palazzo della Ragione. Il progetto è realizzato solo in piccola parte, ma la volontà di porre ordine qui e in altri luoghi della città regolamentando l'uso degli spazi e allontanando i commerci di rango inferiore è ulteriormente testimoniata da numerose grida, che si succedono del 1580 fino a tutto il XVII secolo<sup>26</sup>.

A Brescia il programma di riorganizzazione urbana che fa seguito alla sottomissione della città a Venezia, avvenuta nel 1426, prevede l'apertura di due nuove piazze, una da destinare a sede della vita pubblica e amministrativa, l'altra a uso di mercato. Nella provvisione approvata dal consiglio degli anziani nel 1431 si dice infatti che «bona civitas habet duas plateas, unam videlicet pro adunatione omnium, alteram vero pro mercato fiendo». Alla provvisione seguono lavori per regolarizzare uno spiazzo già in uso come mercato lungo il torrente Garza, nei pressi della porta Panagora, e quindi la progressiva costruzione di edifici porticati lungo il suo perimetro.

---

<sup>24</sup> M. ROSSI, *Il Duomo e la Piazza nel Quattrocento*, «Arte lombarda», n. s., 72 (1985), pp. 9-17; L. PATETTA, *L'architettura del Quattrocento a Milano*, Milano 1987, pp. 252-253.

<sup>25</sup> L'accento è contenuto nella *Descrizione, origine e meraviglie della città di Milano* di Giacomo Filippo Besta: si veda L. PATETTA, *Milano: XV-XVII secolo. La difficoltà di costruire piazze*, in *Fabbriche, piazze, mercati cit.*, pp. 58-74: 63.

<sup>26</sup> *Ibidem*, p. 65; D. ZOCCHI, *Milano: XVI-XVII secolo. Il problema dei «siti» e delle piazze*, in *Fabbriche, piazze, mercati cit.*, pp. 75-101: 77.

Alla realizzazione del Mercato nuovo fa riscontro quella di una nuova *platea magna* nell'area di porta Bruciata, dotata tra il 1434 e il 1437 di una loggia pubblica per la residenza dei rettori<sup>27</sup>. La nuova piazza diventa sede di botteghe e anche di banchi che ne occupano lo spazio libero, ma questo utilizzo viene rigidamente controllato fin dal 1435, attraverso la suddivisione di una parte dell'invaso in lotti di sei braccia quadrate, che vengono affittati; una serie successiva di norme regola i commerci in maniera che il loro esercizio non confligga con il decoro della piazza<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> G. LUPO, *Platea magna communis Brixiae (1433-1509)*, in *La piazza, la chiesa, il parco*, a cura di M. TAFURI, Milano 1991, pp. 56-95; D. HEMSOLL, *Le piazze di Brescia nel medioevo e nel rinascimento: lo sviluppo di piazza della Loggia*, «Annali di architettura», 4-5 (1993), pp. 168-177; V. FRATI, I. GIANFRANCESCHI, F. ROBECCHI, *La loggia di Brescia e la sua piazza*, I, *Dall'apertura della piazza alla posa della prima pietra del palazzo della Loggia (1433-1492)*, Brescia 1993.

<sup>28</sup> A. BONA, *Brescia: XV secolo. Acque e mercati nella formazione del nuovo centro urbano*, in *Fabbriche, piazze, mercati cit.*, pp. 130-158: 149.

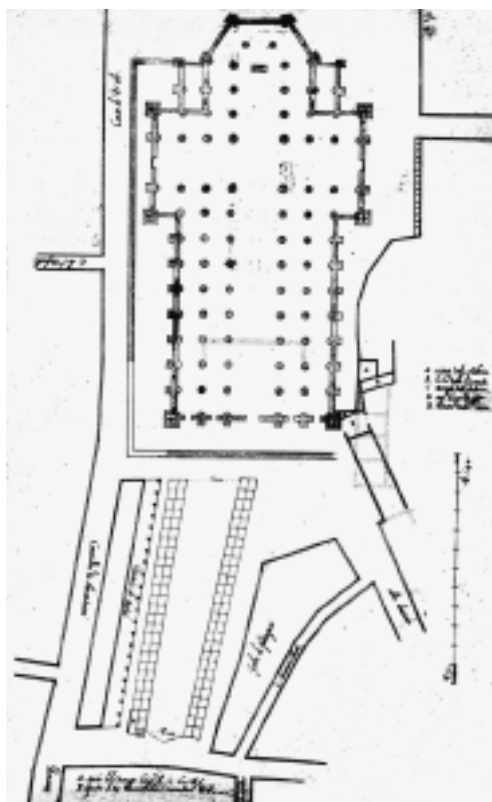


Fig. 5 - *Pianta di piazza del duomo a Milano, sec. XVI*, con indicato il portico dei Figini, a sinistra della piazza, e l'isola dei fonderi, a destra (Archivio Storico della Città di Milano, *Raccolta Bianconi*, II, p. 1).

Vicende simili si svolgono in altre città padane. A Verona la piazza dei Signori nella seconda metà del Quattrocento è ripulita da baracche di vendita e botteghe ed è nobilitata da una serie di lavori di riordino e di regolarizzazione edilizia, che comprendono la costruzione della loggia del Consiglio<sup>29</sup>. A Vicenza tra la fine del XV e l'inizio del XVI secolo si emanano provvedimenti per impedire ai mercanti di occupare con i loro banchi la piazza dei Signori, antistante il palazzo comunale<sup>30</sup>. A Ferrara negli anni Settanta del Quattrocento si allontanano dall'area del castello e della corte le funzioni commerciali meno qualificate, come le beccherie e il mercato delle legne e dello strame, e si sistema la strada tra il castello e San Domenico con la costruzione di un gruppo uniforme di botteghe<sup>31</sup>.

La convivenza di mercati e contrattazioni con i luoghi e le sedi del potere, siano cattedrali o broletti, diventa dunque progressivamente più difficile, e a un certo punto il rapporto di simbiosi che caratterizza le funzioni ospitate nelle piazze civiche comunali tende a incrinarsi. È innegabile che la svalutazione sociale del mercante registrata tra la fine del Quattrocento e gli inizi del Cinquecento accelera sensibilmente una più stretta regolamentazione o addirittura l'allontanamento delle funzioni commerciali dagli spazi urbani di rappresentanza. Ma l'impressione è che questo processo abbia tempi molto più lunghi, e che se ne possano identificare i prodromi almeno a partire dal XIV secolo, quando le iniziative intraprese per migliorare l'aspetto fisico di molte città vanno di pari passo con gli sforzi per disciplinare l'uso degli spazi pubblici e lo svolgimento delle attività commerciali e produttive, sforzi testimoniati in primo luogo dagli statuti cittadini e da quelli delle corporazioni. Alla regolarizzazione di strade e piazze, alla costruzione di logge e all'abbattimento di sporti, corrisponde la volontà di sistemare le funzioni commerciali e produttive in modo da farle collimare con un'idea di città governata dalla razionalità e dall'ordine. È emblematico il progetto di riqualificazione della via dei Banchi a Siena, del 1398, che prevede di riunire ordinatamente in tratti distinti della strada banchieri, drappieri, orafi, pellicciai e armaioli, e di espellere i venditori di livello inferiore che vi erano insediati rendendola, secondo quanto recita

---

<sup>29</sup> H. PORFYRIOU, *Verona: XV-XVI secolo. Da «virtù civile» a «decoro pubblico»*, *ibidem*, pp. 189-223: 198.

<sup>30</sup> S. MORETTI, *Vicenza: XV-XVII secolo. Tra volontà di riscatto e «normalizzazione»*, *ibidem*, pp. 224-254: 243.

<sup>31</sup> M. FOLIN, *Ferrara: 1385-1505. All'ombra del principe*, *ibidem*, pp. 354-388: 365-366.

un documento, «guasta»<sup>32</sup>. Anche se i tempi e i modi variano da luogo a luogo, la convinzione che le istituzioni cittadine possano e debbano imporre regole e limiti nell'uso degli spazi e nell'esercizio delle funzioni diventa sempre più forte nel tempo, fino a costituire un carattere acquisito nel passaggio tra medioevo ed età moderna.

Un'ulteriore spia di questo indirizzo sembra consistere nella progressiva riappropriazione degli spazi urbani da parte delle istituzioni pubbliche. È un fenomeno che contrasta la tendenza largamente diffusa nel medioevo a privatizzare e a trattare come spazi di pertinenza anche strade e piazze. Il caso delle piazze private, di proprietà di singole famiglie o di consorterie familiari, accomuna molte città, tra le quali Genova, Milano, Firenze. A Firenze, per esempio, alle piazze consortili di origine duecentesca o trecentesca, come quelle dei Peruzzi e degli Strozzi, si affiancano nel Quattrocento nuovi spazi urbani di iniziativa privata, tra cui gli slarghi davanti a palazzo Rucellai e a palazzo Pitti<sup>33</sup>. A Milano i sagrati davanti ad alcune chiese e gli spiazzi antistanti alcuni palazzi, tra cui nel Quattrocento il palazzo Marliani in porta Romana, sono addirittura delimitati e chiusi da colonnette o da catene<sup>34</sup>. I continui interventi delle magistrature cittadine per riacquisire il pieno controllo degli spazi urbani, che si svolgono durante tutta l'età moderna, contribuiscono a quel lavoro di rimodellazione del panorama urbano iniziato nel medioevo, nel quale la definizione di norme, vincoli e limiti per la localizzazione e l'esercizio delle attività commerciali e produttive ha un ruolo primario.

---

<sup>32</sup> W. BRAUNFELS, *Mittelalterliche Stadtbaukunst in der Toskana*, Berlin 1953, pp. 122, 254, doc. 8; F. NEVOLA, «Più honorati et sontuosi ala Republica»: botteghe and luxury retail along Siena's Strada Romana, in *Buyers and Sellers. Retail circuits and practices in medieval and early modern Europe*, ed. by B. BLONDÉ, P. STABEL, J. STOBART, I. VAN DAMME, Turnhout 2006, pp. 65-78.

<sup>33</sup> D. V. KENT, F. W. KENT, *A Self-Disciplining Pact Made by the Peruzzi Family of Florence (June 1433)*, «Renaissance Quarterly», XXXIV (1981), pp. 337-355: 346-348; C. ELAM, *Piazza Strozzi. Two Drawings by Baccio d'Agnolo and the Problems of a Private Renaissance Square*, «I Tatti Studies. Essays in the Renaissance», I (1985), pp. 105-135; D. TADDEI, *Piazza Rucellai in Firenze*, «Studi e documenti di architettura», 3 (1973), pp. 13-40; B. PREYER, *The Rucellai Loggia*, «Mitteilungen des Kunsthistorischen Institutes in Florenz», XXI (1977), pp. 183-198: 187-191; L. BALDINI GIUSTI, F. FACCHINETTI BOTTAL, *Documento sulle prime fasi costruttive di palazzo Pitti*, in *Filippo Brunelleschi. La sua opera e il suo tempo*, Atti del convegno (Firenze, 16-22 ottobre 1977), II, Firenze 1980, pp. 703-731: 706-711.

<sup>34</sup> ZOCCHI, *Milano: XVI-XVII secolo cit.*, p. 81.





## *Strutture portuali*



## *Città, insediamenti costieri e strutture portuali nel medio Adriatico*

FRANCESCO PIRANI

Un portolano pisano, redatto sullo scorcio del XII secolo, il *Liber de existencia riveriarum et forma Maris nostri Mediterranei*<sup>1</sup>, individua un preciso settore costiero nel tratto compreso fra Ravenna e il promontorio del Gargano. A tale porzione del litorale adriatico si rivolge il testo che segue, teso a indagare le peculiarità insediative ed economiche dei porti che qui prosperarono negli ultimi secoli del medioevo. Secondo quanto attestano i portolani e le carte nautiche risalenti ai secoli XIII-XV, nell'ampia fascia costiera compresa fra Ravenna e Termoli, estesa all'incirca trecento miglia marine, sono variamente e discontinuamente attestati una cinquantina di porti o approdi: si tratta di una densità molto alta, raramente riscontrabile per altre aree del Mediterraneo, al punto che uno storico dell'economia, Marco Moroni ha recentemente coniato per l'Adriatico la suggestiva definizione di un «mare di città», caratterizzato dalla presenza di «una pluralità di centri irradianti»<sup>2</sup>. L'analisi condotta nelle pagine che seguono, dunque, mira a evidenziare i tratti connotativi degli scali marittimi nel settore centrale dell'Adriatico, in rapporto alla rete degli scambi commerciali, alle gerarchie di rango e alle strutture funzionali per le attività economiche<sup>3</sup>.

Nella recente storiografia non è certo mancato l'impegno per approfondire il ruolo delle città portuali adriatiche nei diversi contesti regionali, op-

---

<sup>1</sup> P.G. DALCHÉ, *Carte marine et portulan au XII<sup>e</sup> siècle. Le Liber de existencia riveriarum et forma Maris nostri Mediterranei (Pise, circa 1200)*, Roma 1995.

<sup>2</sup> M. MORONI, *Un mare di città. L'Adriatico tra Medioevo ed età moderna*, in *Territorio, città e spazi pubblici dal mondo antico all'età contemporanea*, I, *Il paesaggio costruito: trasformazioni territoriali e rinnovo urbano*, «Studi maceratesi», 46 (2012), pp. 357-398.

<sup>3</sup> Sulle peculiarità storiche dell'Adriatico, cfr. P. MATVEJEVIĆ, *Golfo di Venezia*, Venezia 1995; *Adriatico. Genti e civiltà*, Cesena 1996; *Adriatico mare d'Europa*, a cura di E. TURRI, D. ZUMIANI, Bologna 1999-2001; *Io Adriatico. Civiltà di mare tra frontiere e confini*, a cura di G. PAPPAGNO, Ancona 2001; *Città e sistema adriatico alla fine del medioevo: bilancio degli studi e prospettive di ricerca*, Atti del convegno (Padova, 4-5 aprile 1997), a cura di M.P. GHEZZO, «Atti e memorie della Società Dalmata di Storia Patria», 26 (1997); S. ANSELMINI, *Adriatico. Studi di storia, secoli XV-XIV*, Ancona 1991; M. MORONI, *Nel medio Adriatico. Risorse, traffici, città fra basso Medioevo ed età moderna*, Napoli 2012; cfr. inoltre i contributi della rivista «Medioevo adriatico», edita dalla Società Internazionale per lo Studio dell'Adriatico nell'Età Medievale.

portunamente indagati in un'ottica braudeliana di lungo periodo. Credo tuttavia sia ancora utile interrogarsi, in modo comparativo, sui tratti distintivi dei porti dell'Adriatico centrale fra XIII e XV secolo per rilevare destini comuni o difformi fra le varie aree: per tale motivo vorrei provare ad accostare le città della Romagna e delle Marche, inserite nello Stato della Chiesa, con quelle abruzzesi-molisane, appartenenti al Regno di Napoli. L'indagine si svilupperà principalmente su tre punti. Il primo indagherà il rapporto fra la geografia fisica e antropica della fascia costiera e la proliferazione dei porti: si tratta di un tema propedeutico che negli studi ha interessato prevalentemente gli archeologi e i geografi. Le questioni alla base del problema sono apparentemente banali: occorre comprendere che cos'è un *portus* per questi secoli, dove e perché proliferano i porti, vengono fondati o anche abbandonati; occorre altresì individuare il tipo di rapporto che sussiste fra il porto e la città, sotto il profilo urbanistico o insediativo. Il secondo ambito di ricerca riguarda gli spazi commerciali e gli scambi: un tema questo assai investigato fin dal primo Novecento, allorché Gino Luzzatto avviò il discorso muovendo dall'interesse per l'egemonia veneziana. Su questo punto, si dovrà ammettere che l'interesse storiografico relativo ai trattati commerciali ha sopravanzato spesso ogni altro aspetto legato allo studio dei porti adriatici. Il terzo fattore d'indagine riguarda infine le strutture materiali, le forme di organizzazione e il governo delle attività portuali. In questo ambito, le differenze fra aree regionali prevalgono sugli elementi comuni e lo spettro dei casi considerati restituisce un ampio ventaglio di soluzioni, che denota peculiarità, gerarchie di importanza, difformità di destini.

### *1. Insediamenti urbani e geografia dei porti*

La conformazione naturale della costa e i condizionamenti imposti dall'ambiente costituiscono due fattori rilevanti nella genesi storica degli insediamenti marittimi. Il litorale medio-adriatico, com'è noto, si presenta basso e sabbioso, ricco di paludi e di acquitrini: l'unica eccezione è costituita dal breve promontorio del Conero. In Romagna, la costa, assai uniforme, è intramezzata ad ampie paludi con cordoni sabbiosi rialzati, che disegnano a tratti un paesaggio semilagunare. Più a sud, nelle Marche e in Abruzzo, la fascia pianeggiante costiera, di scarsa ampiezza, diventa il terminale di una fitta serie di vallate solcate da fiumi alluvionali, tutte perpendicolari alla costa. È chiaro che tale corografia offra scarse possibilità per i porti naturali: in Romagna, soltanto Cattolica sfrutta una piccola baia chiusa dalla dorsale collinare di Gabicce; in Abruzzo, il porto di Ortona, che sorge nei pressi del rio Peticcio, è protetto da un promontorio su cui

sorge la città, mentre in Molise, Termoli domina una più ampia insenatura protetta da un piccolo promontorio roccioso. Dal Po al Gargano, soltanto Ancona ospita un porto naturale di sufficiente ampiezza, mentre altrove la costa piatta e uniforme non può accordare altra opportunità se non quella di semplici approdi sulla spiaggia o di porti-canale alla foce dei fiumi. Al contrario di quanto accade per le coste della penisola italiana, l'Adriatico orientale si presenta ricco di una miriade di insenature, isole e baie, che hanno favorito la nascita di numerose città portuali, alcune delle quali già rilevanti in età romana (Pola, Zara, Spalato), altre affermatesi in età medievale (Capodistria, Traù e Sebenico), durante il dominio veneziano<sup>4</sup>.

La diversità di conformazione della parte orientale dell'Adriatico rispetto a quella occidentale si riflette anche nelle forme che generalmente assunse la città portuale: se in Dalmazia città e porto sono coincidenti, nella fascia marchigiana e abruzzese troviamo sulla costa dei semplici approdi che dipendono da centri paracostieri o da città dell'entroterra. La lista di questi casi è abbastanza lunga: Recanati (con il suo approdo sulla costa, Porto Recanati), Fermo (con il porto di San Giorgio), Ascoli (con lo scalo di Porto d'Ascoli), Atri (con il porto di Cerrano), Lanciano (con l'approdo di San Salvo, presso la foce del torrente Feltrino). In ogni caso, anche per le città propriamente rivierasche dell'area romagnola-marchigiana, quali Rimini, Pesaro, Fano e Senigallia, il porto sorgeva nel medioevo al di fuori delle mura cittadine: sulla spiaggia, come accade a Fano, oppure nei porti-canale, come succede per tutti gli altri casi; a sud del Conero, invero, l'unico porto fluviale è quello di Pescara. Dal Marecchia al Biferno, un po' ovunque la cmosa litoranea sabbiosa rendeva spesso difficile lo scolo delle acque fluviali, soggette a periodici in-sabbiamenti e dunque a continui interventi di ripristino da parte dell'uomo.

I caratteri naturali ora descritti non facilitavano certamente la formazione di porti e contrastano dunque con la proliferazione di approdi descritti nei portolani e nelle carte nautiche tardomedievali. Occorre pertanto chiedersi prima di tutto cosa potesse intendersi nei secoli di mezzo con il termine *portus* e quale accezione dare a questa parola, piuttosto labile semanticamente. Per fare ciò, può essere utile richiamare la celebre definizione di Henri Pirenne, secondo cui la nozione di *portus* individua meramente un «luogo di

---

<sup>4</sup> D. PANDAKOVIC, *Il paesaggio adriatico dei porti*, in *Adriatico mare d'Europa* cit., III, Bologna 2001, pp. 182-190; importanti considerazioni d'insieme, anche sotto il profilo metodologico, in L. PALERMO, *I porti dello Stato della Chiesa in età moderna. Infrastrutture e politica degli investimenti*, in *Sopra i porti di mare*, IV, *Lo Stato pontificio*, a cura di G. SIMONCINI, Firenze 1995, pp. 81-150: 106-114; per un confronto più ampio, *Città portuali del Mediterraneo: storia e archeologia*, Atti del convegno (Genova, 1985) a cura di E. POLEGGI, Genova 1989.

transito particolarmente attivo»<sup>5</sup>. Tale definizione si attaglia perfettamente al caso degli scali medioadriatici: la maggior parte di questi, soprattutto a sud del Conero, non sono altro che luoghi deputati al carico e scarico delle merci, posti in corrispondenza degli sbocchi fluviali o delle pochissime insenature naturali della costa. I porti, del resto, costituivano gli snodi di una rete che metteva in comunicazione la costa con le zone interne e anche con le vie transappenniniche: in area marchigiano-romagnola tali tracciati viari si dirigevano verso la Toscana, mentre in area abruzzese-molisana puntavano verso Napoli. Dunque, gran parte di questi porti possono essere a giusta ragione definiti dei «caricatoi», cioè semplici scali che servivano un retroterra spesso limitato e che supplivano alla viabilità terrestre nel trasporto delle merci.

Quanto al funzionamento dei caricatoi si può affermare che le grandi navi mercantili, per lo più veneziane (ma in piccola parte anche anconetane) percorrevano la costa adriatica sempre navigando a vista, quindi si fermavano in rada, a qualche miglio dalla costa, all'altezza degli scali, poiché il loro pescaggio non consentiva loro di avvicinarsi troppo alla costa né tanto meno di attraccare. In rada, altre imbarcazioni più piccole eseguivano le operazioni di carico e scarico delle merci. Quando giungevano a riva, le barche potevano essere trainate con funi da animali da traino nei porti fluviali (così accadeva per Rimini, per Pesaro e per molti porti abruzzesi) oppure semplicemente alate con l'aiuto di argani sulla spiaggia (come succedeva a Fano e nel porto fermano di San Giorgio). In ogni caso erano ovunque assenti le strutture, quali il molo e la darsena, che oggi siamo abituati ad associare automaticamente a un porto.

Quale relazione sussisteva dunque fra le città e gli spazi portuali? Occorre a questo punto introdurre qualche distinzione e può essere utile riconsiderare la formulazione teorica proposta da Peter Rietbergen alla settimana datiniana del 1987: lo studioso si avvale del concetto di «città-porto» per descrivere una simbiosi funzionale e strutturale fra morfologia urbana, vita della comunità e attività portuali; al di fuori di tale simbiosi, esistono senz'altro centri urbani che dispongono di un proprio approdo e che praticano attivamente gli scambi marittimi, ma che non si possono certo definire città-porto<sup>6</sup>. Se decidiamo di adottare tale distinzione, non c'è dubbio che

---

<sup>5</sup> H. PIRENNE, *Storia economica e sociale del medioevo*, Milano 1977, p. 56. Per un quadro generale, anche di tipo storiografico, si rimanda a P.F. SIMBULA, *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Milano 2009.

<sup>6</sup> P. RIETBERGEN, *Porto e città o città-porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano*, in *I porti come impresa economica*, Atti della VIII Settimana di studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica «Francesco Datini» (Prato, 2-6 maggio 1987), a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1988, pp. 615-624.

l'unica città-porto della costa adriatica fra il Po e il Gargano possa essere Ancona: soltanto qui il porto dispone di strutture funzionali, quali l'arsenale; soltanto qui il porto ha una vocazione, oltre che commerciale, di imbarco per i pellegrini diretti in Terrasanta e per i crociati; soltanto qui, come vedremo meglio più avanti, si sviluppa una legislazione autonoma che disciplina le attività portuali; soltanto qui, infine, la vita cittadina ha un carattere "marinaro", che derivava dalla proliferazione dei servizi e delle professioni connessi alle attività commerciali e segnatamente portuali<sup>7</sup>. A differenza di Ancona, le altre città marchigiane e quelle romagnole, almeno fino al Trecento, avevano sotto il profilo economico e sociale un'identità eminentemente agricola e solo in parte manifatturiera. Dunque, per questi casi (da Rimini fino agli scali abruzzesi) non parleremo certo di città-porto (con una dizione che indulge al medievalismo, avremmo usato l'espressione di città marinara), bensì di varie e articolate dinamiche fra città e porto. Non è un caso, infatti, che i porti più attivi sotto il profilo commerciale, a sud del Conero, dipendano da centri urbani che non sorgono sulla costa, come abbiamo visto, ma sulle immediate alture collinari o addirittura nell'entroterra, come nel caso di Ascoli. Anche per le città ex pentapolitane, basterà osservare qualche mappa della città risalente alla prima età moderna per accorgersi che il porto, per quanto rilevante, appare come qualcos'altro rispetto alla *forma urbis*: una sua appendice o una sua proiezione esterna, niente più. Un discorso a parte merita ovviamente il caso di Ravenna: qui, dopo il decadimento del porto antico, si realizzò nel basso medioevo tutta una serie di bonifiche, di variazioni dei percorsi fluviali, di canalizzazioni, così che la morfologia degli approdi palustri ravennati rimanda più ai porti fluviali padani che non a quelli marittimi adriatici<sup>8</sup>.

Per quanto riguarda la corografia e la geografia degli insediamenti costieri, i portolani e le carte nautiche dei secoli XIII-XV forniscono un'immagine dinamica e articolata. Una trentina di anni fa, Nereo Alfieri ha pas-

---

<sup>7</sup> Su Ancona si dispone dell'ampia monografia di J.F. LEONHARD, *Die Seestadt Ancona im Spätmittelalter. Politik und Handel*, Tübingen 1983 (ed. it., priva di appendice documentaria, *Ancona nel basso medioevo. La politica estera e commerciale dalla prima crociata al secolo XV*, Ancona 1992).

<sup>8</sup> Cfr. *Storia di Ravenna*, III, *Dal Mille alla fine della signoria polentana*, a cura di A. VASINA, Venezia 1993: per le trasformazioni dei porti dall'antichità al tardo medioevo, si vedano soprattutto A.I. PINI, *L'economia "anomala" di Ravenna in un'età doppiamente di transizione (secc. XI-XIV)*, pp. 509-554, e L. MASCANZONI, *Territorio, economia, insediamenti e viabilità nel ravennate fra XIV e XV secolo*, pp. 707-751; sulle trasformazioni degli insediamenti portuali dall'età tardoantica al pieno medioevo, osservate principalmente attraverso l'archeologia, A. AUGENTI, *Città e porti dall'antichità al Medioevo*, Roma 2010.

sato criticamente in rassegna queste fonti per l'area romagnola e marchi-giana, considerando i dati quantitativi degli approdi sulla costa desunti dall'esame di cinque portolani e di una ventina di carte nautiche<sup>9</sup>. Le fonti restituiscono l'attestazione di sette approdi per il breve tratto costiero compreso fra Ravenna e Cattolica, mentre scendendo verso sud, dal promontorio di Gabicce fino alla foce del Tronto, la documentazione esaminata rileva ventitré località sulla costa, di cui diciannove sono veri e propri porti o approdi. In particolare, il portolano veneziano stampato da Bernardino Rizo nel 1490 descrive lo scalo marittimo di Fano come un porto di spiaggia («a spiazza tirase a qualla i navili in tessa»), mentre per Pesaro è menzionato un porto fluviale non ancora canalizzato («apresso la città è uno fiume a nome la Foglia et quivi entrano i navili»)<sup>10</sup>. Del resto, distinzioni di questo genere affiorano già nei laconici *Precepta* del cardinale Anglico de Grimoard, risalenti al 1371: il testo definisce un semplice arenile (*plagia maris*) tanto quello di Fano, quanto quello di Fermo, mentre per Ravenna usa l'espressione *portus maris*; per Ancona il testo impiega un aggettivo, «bonus portus», e asserisce che nessun altro porto è altrettanto sicuro, ma aggiunge che per la Chiesa «manutenentur cum magnis expensis»<sup>11</sup>. In area fermana, peraltro, le carte nautiche tardomedievali registrano tre approdi molto ravvicinati: Sant'Andrea, Marano (oggi Cupra Marittima), Bocca Bianca (sita alla foce del torrente Menocchia, presso l'antico insediamento romano di *Cupra*). Una città come Fermo, dunque, che nel periodo comunale controllava un ampio tratto di costa, compreso fra il Tenna e il Tronto, poteva utilizzare contemporaneamente diversi approdi, da quello principale di Porto San Giorgio agli scali secondari, fino a Grottammare<sup>12</sup>.

All'inizio del Cinquecento, il cartografo ottomano Piri Re'is, autore di un notissimo portolano del Mediterraneo, il *Kitāb-i bahriyyè* (*Libro del mare*), descrive con dovizia di particolari i caratteri morfologici dei porti

---

<sup>9</sup> N. ALFIERI, *I porti delle Marche nei portolani e nelle carte nautiche medievali*, in *Le strade nelle Marche. Il problema nel tempo*, «Atti e memorie della Deputazione di Storia Patria per le Marche», 89-91 (1984-1986), pp. 670-697; ID., *I porti del litorale ferrarese e romagnolo nei portolani e nelle carte nautiche medievali*, in *La civiltà comacchiese e pomposiana dalle origini preistoriche al tardo medioevo*, Bologna 1986, pp. 661-682.

<sup>10</sup> ID., *I porti delle Marche* cit., p. 679.

<sup>11</sup> A. THEINER, *Codex diplomaticus domini temporalis S. Sedis. Recueil de documents pour servir a l'histoire du gouvernement temporel des Etats du Saint-Siege extraits des Archives du Vatican*, II, Roma 1862, doc. 526.

<sup>12</sup> Su questo settore del litorale, *Fermo e la sua costa. Merci, monete, fiere e porti fra tardo Medioevo e fine dell'età moderna*, Grottammare 2004.



adriatici<sup>13</sup>. L'autore del testo afferma che a Pesaro «le navi possono entrare e ancorarsi dentro questo fiume» (Foglia), mentre a Fano rileva che «davanti alla città c'è un buon luogo di spiaggia, cioè un luogo aperto con acque basse»; a Senigallia, invece «c'è un fiume in cui possono entrare le navi [*Misa*] e alcune le trano a terra». L'unico porto naturale è quello di Ancona, tratteggiato come il più grande scalo commerciale dell'Adriatico dopo Venezia: qui «le navi grandi si ancorano fuori dal porto verso nord-ovest, legando le cime alle mura del porto». Particolarmente emblematica è la descrizione che fa degli approdi a sud del Conero: «per caricare e scaricare, e per i loro altri bisogni, le navi vengono a un castello detto carcador di Recanati»; più a sud, anche Civitanova è dotata di un «caricatore sulla costa, cioè un luogo dove si caricano le navi: c'è un piccolo castello-magazzino ove si ammassano le merci». La descrizione che riguarda la morfologia e il funzionamento di questi approdi assurge a una dimensione più generale e può essere considerata una perfetta sintesi per tutta la fascia adriatica a sud del Conero: «Tutte queste coste sono spiagge; non hanno porti e le acque sono basse. D'estate le navi si possono ancorare dove si vuole: per questo all'interno, di fronte alle città lontane dal mare, hanno costruito un castello sulla riva, che protegge i magazzini delle merci, chiamati quargador [*caritatoi*]»<sup>14</sup>.

Certo, l'edificazione di castelli lungo la costa e il paesaggio fortificato qui descritto è quello che si presenta allo schiudersi del XVI secolo, quanto le frequenti incursioni ottomane resero necessaria la difesa e la militarizzazione della costa<sup>15</sup>. A Porto Recanati, in particolare, esisteva già dal 1302 un castello (*castrum portus*), allorché nel 1470 il comune di Recanati affidò ad Aristotile Fioravanti di Bologna il progetto di realizzare un porto «*aptum, stabilem et ydoneum ad usum navigantium prope castrum portus*»: l'eccessiva fretta nei lavori produsse però un dissesto della palizzata predisposta per favorire l'ingresso nel canale; il progetto sarebbe stato affidato più tardi, nel 1521, al Bramante per iniziativa di papa Giulio II, ma non vide la

---

<sup>13</sup> Per l'edizione del testo, che fu pubblicato per la prima volta nel 1521, cfr. A. BAUSANI, *L'Italia nel Kitab-ı Bahriyye di Piri Reis*, a cura di L. Capezone, Venezia 1990; per una rilettura, riguardo l'area che qui interessa, M. MORONI, *La costa marchigiana nel Libro del mare del cartografo turco Piri Re'is (1470 ca.-1544)*, «Historia nostra. Rivista di arte, storia e cultura», 7 (2012), pp. 5-18, da cui sono tratte le citazioni testuali sopra riportate.

<sup>14</sup> BAUSANI, *L'Italia nel Kitab-ı Bahriyye* cit., p. 184.

<sup>15</sup> Sulla fortificazione della costa nella prima età moderna, cfr. M.L. DE NICOLÒ, *La costa difesa: fortificazione e disegno del litorale adriatico pontificio*, Ancona 1998.

luce per la morte dell'architetto<sup>16</sup>. Anche nella costa fermana il pericolo derivante dalle incursioni turche fu avvertito in modo drammatico; una cronaca cinquecentesca, redatta da Gianpaolo Montani, ricorda la militarizzazione della costa conseguente al dispiegarsi di tale minaccia nel medio Adriatico: «Nel 1479 nel mese di maggio fu cominciato da' turchi ad infestare queste marine. La città mise presidio pagato al Porto [*Porto San Giorgio*], S. Benedetto [*San Benedetto del Tronto*] e le Grotte [*Grottammare*] di cento soldati sotto il comando di Pietro di Giovanni Filippo maresciallo, ed il Papa mandò cinquanta cavalli per la guardia delle nostre marine»<sup>17</sup>.

Se la fortificazione delle coste, così come sopra descritta da Piri Re'is, restituisce un'immagine riferibile cronologicamente al periodo a cavallo fra Quattro e Cinquecento, possiamo però estendere le sue parole sul funzionamento dei caricatoi a tutto il basso medioevo e all'ampia area compresa fra Ancona e Termoli. In Abruzzo, in particolare, si sviluppò, dopo l'XI secolo, una serie di piccoli porti fluviali, posti alla foce dei numerosi corsi d'acqua che solcano perpendicolarmente il territorio regionale: questi approdi, denominati tutti con il termine generico di *portus*, servivano uno spazio retrostante limitato, mentre il cabotaggio suppliva alla disastata viabilità terrestre<sup>18</sup>.

Se nel periodo dopo il Mille furono i monaci benedettini e soprattutto i cistercensi a favorire l'attività di piccoli scali per il trasporto delle derrate agricole all'incrocio di rotte terrestri e marittime, è in età angioina che si assiste al decollo vero e proprio dei caricatoi più importanti: Francavilla, Pescara, Ortona, Vasto. Per l'anno 1320, i registri angioini riportano, nella *cedola generalis subventionis*, le quote pagate allo stato dai centri costieri: queste appaiono nettamente superiori rispetto alle somme esatte dalle altre città dell'entroterra, fatto che induce a ritenere i guadagni derivanti dai traffici marittimi per nulla trascurabili<sup>19</sup>. In Abruzzo, pertanto, si osserva negli ultimi secoli del medioevo il funzionamento di un sistema integrato fra co-

---

<sup>16</sup> Su questo tratto di costa, cfr. anche A. GHISSETTI GIAVARINA, *Da Porto Recanati a Porto d'Ascoli*, in *Sopra i porti di mare* cit., IV, pp. 251-162, con ampi riferimenti alla descrizione di Piri Re'is; su Porto Recanati, M. MORONI, *Lodovico Zdekauer e la storia del commercio nel medio Adriatico*, Ancona 1997.

<sup>17</sup> G.P. MONTANI, *Annali della città di Fermo*, in *Annali della città di Fermo*, a cura di G. DE MINICIS, Fermo 2009, p. 35.

<sup>18</sup> M. COSTANTINI. «Sottovento». *L'Abruzzo e i traffici veneziani*, in *Abruzzo. Economia e territorio in una prospettiva storica*, a cura di M. COSTANTINI, C. FELICE, Vasto 1998, pp. 9-76; C. FELICE, *Porti e scafi, politica ed economia sul litorale abruzzese-molisano*, Cannarsa-Vasto 1983; per l'epoca successiva, cfr. A. ORLANDO, *Mercatura e porti in età moderna. L'Abruzzo adriatico*, Pescara 2011.

<sup>19</sup> C. FELICE, *Il sud tra mercati e contesto*, Milano 1995, p. 67.

sta ed entroterra, che rifugge da ogni inveterato stereotipo sull'isolamento di questa regione.

L'Abruzzo, del resto, è anche l'area nella quale l'instabilità degli insediamenti sulla costa si dimostra più marcata. Particolarmente significativo a tale proposito appare il caso di Pennaluce, un centro della costa meridionale, sito sulla punta del promontorio di punta Penna, studiato anche sotto il profilo archeologico da David Aquilano<sup>20</sup>. Alla radice della nascita del porto di Pennaluce (*Penna de Luco*), fondato per volontà di Federico II, vi fu la crescita produttiva e commerciale dell'intera regione abruzzese-molisana, che nella prima età angioina vide sorgere anche il centro costiero di Francavilla; intanto si assisteva a un florido sviluppo delle città più importanti della costa (Termoli, Vasto, Ortona, Pescara, San Flaviano) e dell'immediato entroterra (Atri, Penne, Chieti, Lanciano). L'adozione di una severa politica di controllo fiscale sul commercio spinse Federico II a obbligare lo svolgimento delle operazioni di importazione e di esportazione esclusivamente in alcuni porti autorizzati, limitati nel numero per diminuire le spese di gestione, ma ben attrezzati per aumentare la capacità di controllo. Con tale obiettivo furono potenziati i porti esistenti e furono fondati nuovi centri costieri. In età sveva, fino al 1240, gli unici porti nei quali si poteva operare erano quelli di Pescara, Pennaluce e Termoli, ma i piccoli caricatoi posti alle foci dei fiumi continuavano ancora a funzionare.

Nella prima età angioina, Vasto (*Guastaymonis*) riuscì a imporsi come uno dei centri più attivi sulla costa<sup>21</sup>: la sua popolazione, nel primo Trecento, poteva ammontare a 3.500-4.000 abitanti, mentre il vicino centro di Pennaluce ne contava forse 2.000. Vasto riuscì a superare brillantemente la crisi del XIV secolo, mentre in questo periodo altri centri costieri subirono un netto tracollo: Pennaluce e San Flaviano (Giulianova) furono abbandonati e la stessa sorte toccò verso la metà del secolo a Cerrano, sorto nei pressi dello scalo di Atri. La scomparsa di questi centri, collocabile tra la seconda metà del XIV secolo e il secolo successivo, fu conseguenza di una grave crisi strutturale, aggravata sia dalle guerre dinastiche del Regno di Napoli e dai numerosi conflitti locali; inoltre, le ostilità più o meno latenti tra la Corona angioina e Venezia non fecero che aggravare la contrazione degli spazi commerciali abruzzesi<sup>22</sup>. A livello regionale la crisi finì per ac-

---

<sup>20</sup> D. AQUILANO, *Insedimenti, popolamento e commercio nel contesto costiero abruzzese e molisano (sec. XI-XIV). Il caso di Pennaluce*, «Mélanges de l'École Française de Rome, Moyen Âge», 109 (1997), pp. 59-130.

<sup>21</sup> C. FELICE, *Vasto. Storia di una città*, Roma 2011.

<sup>22</sup> Sul rimodellarsi della geografia costiera, AQUILANO, *Insedimenti, popolamento e commercio* cit., pp. 74-78.

centuare i contrasti tra i centri della fascia costiera e collinare, con la conseguenza di affossare quegli scali incapaci di fornire risposte adeguate al nuovo quadro politico-economico: è questo il caso di Pennaluce, che nel Trecento dovette forzatamente soccombere alla concorrenza economica e giurisdizionale di Vasto e che finì per essere abbandonata dai suoi abitanti, nel secolo precedente più numerosi di quelli del centro rivale.

Non soltanto entro i confini del Regno di Napoli gli assetti geopolitici più generali contribuirono a modellare la mappa degli insediamenti costieri: infatti, se si esclude l'antica area pentapolitana (da Rimini ad Ancona), connotata da una forte stabilità insediativa, anche nel resto della Romagna e delle Marche si assiste a un'evoluzione e un mutamento dei centri portuali. L'interesse prevalente per la storia economica ha fatto passare un po' in secondo piano il ruolo strategico e anche militare dei porti, fattori capaci di individuare funzioni e gerarchie. È fuor di dubbio, anche in questo caso, che l'unico porto che abbia rivestito una funzione militare, fino alle soglie del Duecento, sia stato quello di Ancona: basterà rileggere il *Liber de obsidione Ancone* di Boncompagno da Signa per averne una chiara prova<sup>23</sup>. Il testo, com'è noto, narra l'assedio operato congiuntamente dalle truppe di Cristiano di Magonza e dalla flotta veneziana nel 1173: alcuni *exempla* del retore toscano hanno alimentato per molti secoli del resto l'orgoglio marinaro della città dorica. Celebre è il racconto del canonico anconetano Giovanni che si getta nel mare in tempesta per tagliare le gomene delle navi veneziane: queste avrebbero sarebbero sicuramente andate alla deriva a causa del forte vento, «nisi portus adeo securus esset», aggiunge prudentemente Boncompagno. La sicurezza del porto e la sua capacità di accogliere una flotta appare dunque un elemento connotativo che distingue a quest'altezza cronologica il porto di Ancona da quello di tutti gli altri centri costieri dell'Adriatico centrale. Soltanto il porto di Termoli, secondo quanto afferma Costantino Felice nella monografia sulla città molisana<sup>24</sup>, ebbe un ruolo militare di qualche importanza: sia dal punto di vista strategico, dal momento che la sua posizione geografica consentiva di svolgere funzioni di avvistamento e difesa, sia dal punto di vista navale, poiché i suoi cantieri potevano essere utilizzati per costruire imbarcazioni da guerra.

Nelle Marche, invece, durante gli anni di Federico II, il tentativo imperiale di imporre la propria autorità sulla regione adriatica conobbe un mo-

---

<sup>23</sup> BONCOMPAGNO DA SIGNA, *L'assedio di Ancona. Liber de obsidione Ancone*, a cura di P. Garbini, Roma 1999.

<sup>24</sup> C. FELICE, A. PASQUALINI, S. SORELLA, *Termoli. Storia di una città*, Roma 2009, p. 43.

mento qualificante nella concessione di porti a molti centri urbani della fascia collinare prospiciente alla costa<sup>25</sup>. Alcune iniziative ebbero successo, altre no. La realizzazione più clamorosa fu senza dubbio quella del porto di Recanati, per le implicazioni politiche delle alleanze: nel 1228-1229, infatti, Federico favorì la creazione di un porto nell'area compresa fra i fiumi Aspio e Potenza per assicurarsi l'appoggio dei comuni di Osimo e Recanati, che entravano così nell'orbita di una lega filoimperiale, insieme a Rimini, Fano e Senigallia. Dalla parte degli imperiali stava anche Venezia, mentre Ancona, Pesaro e Jesi, erano schierate per il papa. Il dato più interessante, sotto il profilo istituzionale, è rappresentato dall'attestazione di un unico podestà, per Osimo e Recanati, che si trova a giurare dinanzi a un ambasciatore del doge di Venezia sugli accordi intercorsi<sup>26</sup>. Certo, non fu la concessione federiciana a fondare il porto, già da qualche tempo operante, ma questa accordava ai due comuni collegati le prerogative di carattere pubblico spettanti all'impero (*datium, ripaticum, arboraticum*); tali concessioni seppero comunque dare uno slancio decisivo al commercio marittimo, che decollò proprio nel periodo seguente. Sullo stesso piano può essere considerata la disposizione dell'imperatore, nel 1245, perché Ascoli disponesse di un porto «a pede Tronti», cioè alla foce del Tronto, in un'area di secolare frizione con l'episcopato di Fermo. Anche qui, se non fu propriamente l'atto di Federico II a creare il porto, si dovrà ammettere che proprio allora fu coronata l'aspirazione di Ascoli ad avere uno sbocco al mare. Non si può certo dire lo stesso per tutte le altre concessioni federiciane, però: quella elargita da re Enzo alla città di Jesi, nel 1239, per un approdo presso la foce dell'Esino non avrebbe conosciuto sviluppi; lo stesso vale per quella, ormai tarda, del 1250 con la quale l'imperatore concedeva un porto a Sant'Elpidio a Mare, un centro collinare nelle immediate vicinanze del litorale. Complessivamente gli interventi federiciani furono capaci di imprimere un certo vigore agli scambi marittimi e agli insediamenti portuali: sarebbe limitativo sottovalutarne la portata e ritenere le concessioni federiciane soltanto un momento del *bellum diplomaticum* nella lotta fra il papato e l'impero per il controllo delle Marche.

---

<sup>25</sup> F. PIRANI, «*Ut portum habeant*». *Federico II e la politica strategica nella Marca*, in *Federico II e le Marche*, a cura di M.V. BIONDI, Ancona 1999, pp. 93-100.

<sup>26</sup> Il testo degli accordi è edito in G. LUZZATTO, *I più antichi trattati tra Venezia e le città marchigiane*, «Nuovo archivio veneto», n. s., XI (1906), docc. 7-9; sulla nascita del porto, M.G. PANCALDI, *Federico II e l'origine del porto Recanati-Osimo*, «Annali della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Macerata», X (1977), pp. 261-277; sul contesto geopolitico, S. BORSARI, *Le relazioni tra Venezia e le Marche nei secoli XII e XIII*, «Studi maceratesi», 6 (1972), pp. 21-26.

Anche nella Romagna dei secoli XIII-XIV la rete degli insediamenti costieri subisce mutamenti e contraccolpi conseguenti al riassetto dei poteri locali. Un centro di nuova fondazione, Cattolica, ha un preciso momento di nascita: il 1271. In quell'anno gli abitanti dei piccoli castelli del promontorio di Focàra (le «terre et universitates Fogarie», che comprendono i centri di Gabicce, Fanano, Castel di Mezzo, Granarola, Fiorenzuola di Focàra), dipendenti dall'arcivescovo di Ravenna, ottengono la protezione del comune di Rimini per fronteggiare le minacce dei pesaresi; nell'atto di sottomissione essi giurano di porsi sotto la giurisdizione della città romagnola, si impegnano a fortificare la «terra, que vocetur Catholica» e a costruire altri approdi nel tratto di costa fra Rimini e Pesaro<sup>27</sup>. Più a nord, nel primo Trecento nacque il porto di Cesenatico, in località *Tumba de sancto Thoma*, per realizzare la proiezione commerciale di Cesena sul mare: l'atto ufficiale è il 1302, ma ci sono buone ragioni per sostenere che un piccolo scalo sulla costa, connesso a una serie di canali, fosse già operante<sup>28</sup>. I cesenati sostennero ingenti spese per realizzare l'approdo e per sistemare il canale, nonché per erigere di una rocca difensiva: quest'ultima però fu demolita qualche anno più tardi, nel 1312, dal signore di Ravenna e podestà di Cervia, Bernardino da Polenta, che vedeva nel porto cesenate un pericoloso concorrente; tuttavia esso riuscì a decollare nei decenni successivi e i cesenati videro confermato nel 1320 da Giovanni XXII il diritto sul loro scalo marittimo.

## 2. Funzioni economiche ed egemonie commerciali

Nelle diverse articolazioni insediative e morfologiche, ogni porto adriatico è partecipe dunque di una più ampia concatenazione politica ed economica. La fitta cadenza di approdi che si dispiega da Ravenna a Termoli si colloca infatti all'interno di un sistema di relazioni economico-commerciali come pure nel contesto di egemonie politiche. È fin troppo evidente che Venezia impresse un forte indirizzo nello sviluppo delle attività commerciali dei porti in tutto l'Adriatico: se ciò è innegabile, si dovrà però riconoscere che per troppo tempo, nella storiografia, l'ottica dell'egemonia veneziana è stata la prospettiva prevalente adottata dagli studiosi. Sulla scia di un importante saggio di Gino Luzzatto, comparso un secolo fa, è stata

---

<sup>27</sup> A. VASINA, *Cattolica. Sua origine e primitivo sviluppo nel Medioevo*, «Studi romagnoli», XVIII (1967), pp. 43-56; M.L. DE NICOLÒ, *Cattolica*, Gradara 2012.

<sup>28</sup> B. BALLERIN, *L'antico approdo del "Cesenatico"*, «Romagna arte e storia», 70 (2004), pp. 5-44.

inoltre accordata molta enfasi ai trattati commerciali: sia quelli stipulati fra Venezia e i centri della costa medioadriatica, sia quelli relativi alle città portuali delle due sponde dell'Adriatico, in particolare fra le Marche e la Dalmazia<sup>29</sup>. Si tratta di accordi importanti sotto il profilo documentario, abbastanza numerosi e in certi casi anche molto precoci cronologicamente. Tuttavia, tali trattati, come ha osservato Silvano Borsari nei primi anni Settanta del secolo scorso, a una più attenta lettura della realtà economica, appaiono assai deludenti, poiché poco o nulla ci dicono sul reale peso dei traffici, sugli investimenti dei capitali e tantomeno sulle merci scambiate; infine, sono del tutto muti sulle strutture portuali<sup>30</sup>. Almeno fino alla metà del Trecento, occorre dunque registrare un'anomalia documentaria: a fronte dei non pochi e rilevanti trattati commerciali interadriatici, le testimonianze sui commerci risultano piuttosto scarse.

La lista dei trattati è assai nutrita: basti ricordare, entro la fine del XIII secolo, gli accordi fra Venezia e Fano del 1141, fra Ancona e Ragusa del 1199, fra Fano e Ragusa sempre del 1199, rinnovati nel 1231 e nuovamente nel 1249, fra Recanati e Ragusa del 1229 e del 1231, fra Termoli e Fermo del 1225, fra Venezia e Recanati del 1228 e del 1239, fra Venezia e Ancona del 1264, fra Venezia e Fermo del 1260 e del 1288<sup>31</sup>. Di fronte al proliferare di accordi commerciali, occorre capire perché la documentazione relativa ai traffici e alle transazioni avvenute nei porti sia quasi del tutto assente. È sempre Borsari a dare spiegazione di tale anomalia: per movimentare le merci nei porti minori non si doveva ricorrere a ingenti capitali, come invece accadeva per le più rilevanti imprese d'Oltremare; sarebbe questo

---

<sup>29</sup> LUZZATTO, *I più antichi trattati* cit.; per una rilettura complessiva, cfr. ora MORONI, *Nel medio Adriatico* cit., pp. 79-126, soprattutto al capitolo quarto, dedicato ai traffici marittimi; sui rapporti fra le città costiere marchigiane e i porti della Dalmazia, J. VOJE, *Relazioni commerciali tra Ragusa e le Marche nel Trecento e Quattrocento*, «Atti e memorie della Deputazione di Storia Patria per le Marche», 82 (1977), pp. 194-212.

<sup>30</sup> BORSARI, *Le relazioni tra Venezia e le Marche* cit., pp. 24-25.

<sup>31</sup> Per un quadro sinottico, MORONI, *Nel medio Adriatico* cit.; in particolare, per gli aspetti diplomatici, oltre che economici: sul patto fra Venezia e Fano, A. BARTOLI LANGELI, *Il patto con Fano. 1141*, Venezia 1993; sui patti anconetani, LEONHARD, *Die Seestadt Ancona* cit., appendice documentaria; sull'accordo fra Fermo e Termoli, cfr. W. HAGEMANN, *Un trattato del 1225 tra Fermo e Termoli finora sconosciuto*, in *Studi in onore di Riccardo Filangieri*, I, Napoli 1959, pp. 175-188; per i patti fra Fermo e Venezia, G. BORRI, *Ventiquattro lettere dogali conservate in alcuni archivi marchigiani*, «Studia picena», LXI (1996), pp. 79-140; M. POZZA, *Le relazioni di Venezia con il comune di Fermo nella seconda metà del secolo XIII*, in *Virtute et labore: studi offerti a Giuseppe Avarucci per i suoi settant'anni*, a cura di R.M. BORRACCINI, G. BORRI, Spoleto 2008, pp. 174-182.

dunque il motivo principale per cui non disponiamo di registrazioni scritte<sup>32</sup>. Tale meccanismo individua peraltro una soglia fra l'unica città-porto, Ancona, che intratteneva rapporti commerciali con città d'Oltremare (Costantinopoli, Alessandria, San Giovanni d'Acri e il mar Nero) e tutti gli altri porti medio-adriatici, che fino alle soglie del Trecento limitavano gran parte dei loro traffici all'Adriatico occidentale, per poi ampliarsi alle città della Dalmazia. Anche sotto il profilo degli scambi, dobbiamo ritenere Termoli uno dei centri più dinamici, poiché nel suo porto erano presenti, fin dal primo Duecento, operatori amalfitani e i contatti fra la città molisana e la costa dalmata appaiono più precoci e intensi che altrove<sup>33</sup>.

Dal punto di vista commerciale, dunque, si potrebbe facilmente ricomprendere l'intera storia dei porti medio-adriatici sotto la specie dell'egemonia veneziana sul suo golfo. Senza dubbio, il periodo che va dalla metà del XII secolo al tramonto della potenza sveva fu quello in cui Venezia giocò in modo vincente la sua partita: si comincia dal patto più antico, quello con Fano del 1141, e si arriva agli accordi con Ancona del 1264, che sanciscono la realizzazione della sua incontrastata egemonia commerciale. Nel Quattrocento, infine, Venezia registra un clamoroso successo acquisendo i diritti sulle saline di Cervia, sottratte a Ravenna, e conquistando definitivamente il monopolio del sale sia sulla sponda occidentale che su quella orientale dell'Adriatico. Se i fattori economici sono ben noti, può essere allora interessante osservare le implicazioni politiche dell'egemonia commerciale veneziana. A tale proposito, Attilio Bartoli Langeli ha osservato che il patto fra Venezia e Fano del 1141 è molto più di un trattato commerciale: il dettato del testo può essere infatti accostato, per sua natura documentaria, alle "sottomissioni" del mondo comunale, poiché gli accordi prevedevano che i fanesi versassero come segno di sudditanza a Venezia «unum centenarium olie» alla camera ducale, destinato alla chiesa di San Marco<sup>34</sup>. Si trattava senz'altro di un omaggio simbolico, che però la Serenissima continuò a esigere insistentemente fino a metà Trecento<sup>35</sup>, fatto che denota dunque il permanere di un rapporto non soltanto commerciale, ma che investe anche latamente la sfera giurisdizionale.

Un simile caso di egemonia politica della Serenissima potrebbe essere

---

<sup>32</sup> BORSARI, *Le relazioni tra Venezia e le Marche* cit., p. 25.

<sup>33</sup> FELICE, PASQUALINI, SORELLA, *Termoli* cit., pp. 39-45.

<sup>34</sup> BARTOLI LANGELI, *Il patto con Fano* cit., pp. 12-16.

<sup>35</sup> BORRI, *Ventiquattro lettere dogali* cit.: nel 1353 il doge Andrea Dandolo, in una lettera inviata ai fanesi, lamenta il mancato invio di olio, così come stabilito nei patti del 1141; l'olio per la chiesa di San Marco è rivendicato ancora in pieno Quattrocento.



ravvisato nella notevole serie di podestà veneziani a Fermo attestati nella seconda metà del Duecento: Andrea Zeno negli anni Cinquanta, Lorenzo Tiepolo e Giacomo Tiepolo, fra anni Sessanta e Settanta, Raniero Zeno negli anni Ottanta<sup>36</sup>. Si tratta di podestà tutti di rango dogale, fatto ancor più rilevante se si considera che un'espansione così imponente di ufficiali veneziani non appare riscontrabile altrove nello stesso periodo. Non è un caso che il porto fermano di San Giorgio, nel quale giungevano via mare i podestà veneziani, da proprietà dei canonici della cattedrale divenisse proprio allora un *vicus* sotto la giurisdizione comunale e che proprio Lorenzo Tiepolo, nel 1276, avesse ordinato di erigere una rocca a protezione dell'abitato. Questi esempi non fanno altro che ribadire come il sistema di relazioni dei porti adriatici con Venezia andasse ben al di là degli interessi commerciali e investisse senz'altro la sfera politica, ma anche altri ambiti ancora. Del resto, Jean-Claude Hocquet ha avanzato importanti rilievi sul tema dell'acculturazione veneziana nell'Adriatico, che riguarda tanto la tecnologia usata per l'estrazione del sale, quanto la produzione del settore cantieristico, come pure l'impiego dei sistemi misurativi<sup>37</sup>. Per non parlare della diffusione dell'arte veneziana e della fitta presenza di pittori e maestranze provenienti dalla laguna veneta in tutto l'Adriatico centrale, tema su cui si sono molto esercitati nell'ultimo mezzo secolo gli storici dell'arte<sup>38</sup>.

Se dunque l'Adriatico può essere considerato a giusta ragione, nel tardo medioevo, come un lago veneziano, occorre però non trascurare, sotto il profilo economico, la diffusa presenza degli operatori finanziari fiorentini, sempre più intensa dal Trecento in poi: questi ultimi svolsero un ruolo di primo piano tanto nelle città dello Stato della Chiesa, quanto in quelle del Regno di Napoli, ove la crescita economica dei porti fu in gran parte legata alla colonizzazione fiorentina. Gli studi di Eliyahu Ashtor hanno dimostrato ormai da diverso tempo il rilievo della presenza di finanziatori fiorentini ad Ancona: questi ultimi si avvalevano stabilmente del porto marchigiano, che distava quattro giorni di cammino dalla loro città, per spedire mercanzie nel Levante, dall'Egeo fino al mar Nero, a Cipro e alla Siria; non mancano neppure i casi in cui i mercanti toscani si trasferivano stabilmente nella

---

<sup>36</sup> M. MORONI, *Fermo, Venezia e l'Adriatico fra XIII e XVII secolo*, in *L'aquila e il leone. L'arte veneta a Fermo, Sant'Elpidio a Mare e nel Fermano. Jacobello, i Crivelli e Lotto*, a cura di S. PAPERI, Venezia 2006, pp. 17-27.

<sup>37</sup> J.C. HOCQUET, *Patrimonio tecnico e integrazione culturale in Adriatico: alcuni aspetti*, «Quaderni storici», 40 (1979), pp. 31-53.

<sup>38</sup> Per l'area marchigiana, in particolare, cfr. i numerosi saggi in *L'aquila e il leone cit.*; *Pittura veneta nelle Marche*, a cura di V. CURZI, Cinisello Balsamo 2000.

città dorica<sup>39</sup>. Ancona nel Trecento era infatti il porto più importante dello stato papale sull'Adriatico e costituiva uno sbocco naturale per il commercio di tessuti, pellami, sapone e carta: i commerci a lungo raggio vedevano l'esportazione olio, grano, vino, carta di Fabriano, guado del Montefeltro, zafferano abruzzese, metalli dei Balcani, armi e manufatti, tele e panni, tessuti di pregio fiorentini, lombardi e anche delle Fiandre e l'importazione di cotone, spezie, zucchero, seta, e allume; gli interscambi adriatici erano invece basati su merci meno pregiate, quali legname da opera, metalli, lana, pelli, cera e miele.

Sempre nelle Marche, Fano divenne nel tardo Trecento, soprattutto dopo la conquista fiorentina di Arezzo (1384), un importante terminale adriatico dei commerci con la Toscana, che si innestavano lungo la *via Flaminia*; qui, per esempio, nel primo Quattrocento il fiorentino Bernardo di Gregorio esercitava l'«arte del mare» con una sua *carracca*<sup>40</sup>. Anche il porto minore di Recanati vede la fitta presenza di fiorentini e veneziani nei primi anni del Quattrocento: tali operatori erano interessati all'esportazione di panni fabrianesi e di vasi dipinti, come pure allo smercio di materie coloranti prodotte in Toscana, di vetro proveniente da Ancona, di legname e cuoio importato dalla Dalmazia<sup>41</sup>. Più a sud, gli scali della costa fermana esportavano per lo più verso Venezia i prodotti agricoli della fascia costiera e dell'entroterra: arance (prodotte in abbondante quantità nella fascia litoranea), olio e vino; dalla seconda metà del Trecento si intensificò il coinvolgimento del settore manifatturiero fiorito nei centri dell'entroterra appenninico, quali Camerino e San Severino<sup>42</sup>. Un netto incremento nei traffici dell'intera cosa medio-adriatica derivò dall'istituzione e dalla forte crescita, nel corso del Trecento, di importanti fiere annuali che intendevano reagire con vigore alla crisi di quel secolo e rilanciare la commercializzazione delle derrate agricole: Rimini, Recanati e Fermo nello stato papale,

---

<sup>39</sup> Sul commercio anconetano, E. ASHTOR, *Il commercio levantino di Ancona nel basso medioevo*, «Rivista storica italiana», LXXXVIII (1976), pp. 213-253; P. EARLE, *The commercial development of Ancona, 1479-1551*, «Economic History Review», 22 (1969), pp. 28-44; per la prima età moderna, cfr. J. DELUMEAU, *Un ponte fra Oriente e Occidente: Ancona nel Cinquecento*, «Quaderni storici», V (1970), pp. 26-47; sulla presenza fiorentina, G. CHERUBINI, *I Toscani ad Ancona nel basso medioevo*, «Studi maceratesi», 30 (1994), pp. 163-174.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 169.

<sup>41</sup> MORONI, *Lodovico Zdekauer* cit.

<sup>42</sup> E. DI STEFANO, *Relazioni commerciali tra Fermo e Venezia. Spogli d'archivio veneziani, in Fermo e la sua costa* cit., pp. 21-39; per lo sviluppo commerciale marittimo nella Marca centro-meridionale, EAD., *Mercanti, merci, mercati alle origini dell'età comunale. Fonti e problemi*, «Studi maceratesi», 39 (2003), pp. 479-502.

Lanciano nel Regno di Napoli<sup>43</sup>. In quest'ultima area, il rilievo logistico assunto dalla cosiddetta via degli Abruzzi per i traffici da e verso la Toscana consentì un rilancio economico per i caricatoi sulla costa, ove giungevano prodotti naturali per essere esportati (grano, olio, vino, lana, pelli, legname zolfo) e lavorati per l'importazione (tessuti di lana, seta, lino, cotone, ferro e vetro).

Se i veneziani, con le loro ponderose navi mercantili, e i fiorentini, con i loro capitali investiti sui traffici a lungo raggio, appaiono gli indiscussi protagonisti delle attività economiche nei piccoli porti medio-adriatici, cosa restava dunque in mano agli operatori economici locali? Si dovrà ammettere che restasse ben poco, e cioè sostanzialmente tre attività: le operazioni di carico e scarico delle grandi navi mercantili; una limitata porzione del commercio praticato fra le due sponde del mare Adriatico con imbarcazioni di modesta grandezza (la traversata poteva essere compiuta in una sola giornata, durante i periodi climaticamente favorevoli); infine, il piccolo cabotaggio. Si è detto sopra per quali ragioni la documentazione sia quasi del tutto assente in relazione alle attività economiche appena elencate: soltanto di rado affiorano alcune indicazioni nelle fonti, capaci di mostrare linee di tendenza interpretabili, pur con molta cautela, su un piano più generale. Quanto al carico e scarico delle merci, per esempio, sappiamo che nello scalo fermano di Porto San Giorgio, alla fine del Quattrocento, i facchini che scaricavano al largo le navi veneziane si erano costituiti in una corporazione per salvaguardare gli interessi economici dell'attività svolta<sup>44</sup>. Quanto invece al trasporto di mercanzie fra le due sponde dell'Adriatico, un documento riminese del 1397 riguarda la stipula di una *societas et compagnia* per olio e vino, trasportate da un *burghio* riminese a Scrisa (oggi Karlobag), nei pressi del canale della Morlacca, di fronte all'isola di Pago<sup>45</sup>. Occorrerà però ammettere che solo di rado tali imbarcazioni si avventuravano nelle rotte transadriatiche, mentre il loro precipuo utilizzo era quello per la navigazione fluviale oppure per il piccolo cabotaggio.

Su quest'ultima attività siamo meglio informati grazie a uno studio esemplare di Sergio Anselmi su un *burghio* fanese di proprietà dei signori cittadini, i Malatesta<sup>46</sup>. Il *burghio* era una barca a fondo piatto, con una por-

---

<sup>43</sup> Per una quadro comparativo, MORONI, *Nel medio Adriatico* cit., pp. 103-118.

<sup>44</sup> L. ROSSI, *Il mare per contado*, in *Fermo e la sua costa* cit., p. 83.

<sup>45</sup> M.L. DE NICOLÒ, *Rimini marinara*, I, *Istituzioni, società, tradizione navale (secoli XIII-XVIII)*, Gradara 2008, p. 87.

<sup>46</sup> S. ANSELMI, *Per la storia economica del piccolo cabotaggio: l'attività di un burghio adriatico (1409-1410)*, «Nuova rivista storica», 62 (1978) pp. 521-548 (n. ed. in Id., *Adriatico* cit., pp. 53-86).

tata di circa 15 tonnellate di carico, a due vele, adibita per lo più a trasporto di grano; richiedeva tre o quattro marinai a bordo e poteva compiere circa quaranta-cinquanta viaggi l'anno. Un libro di conti risalente agli anni 1409-1410 consente di conoscere da vicino le vicende dell'imbarcazione malatestiana, che operò lungo la costa adriatica fra Cesenatico e Ancona. La fonte documentaria consente infatti di calcolare esattamente le spese per riparare i danni arrecati dagli incidenti, nonché quelle per pagare l'equipaggio: stando ai dati contabili forniti, confrontando le entrate con le spese, Anselmi conclude che il burchio malatestiano arrecava utili modestissimi. Il suo uso, del resto, era polifunzionale: poteva servire da carico e scarico delle grandi navi veneziane, come pure per imbarcare e sbarcare merci nei porti marchigiani e romagnoli; le traversie subite dal *burchio* fanese, minutamente segnalate nella fonte malatestiana, furono molte: i danni provocati da naufragi e da altri incidenti richiesero numerosi interventi di manutenzione e di raddobbo. Dunque, per analogia a quanto documentato per il *burchio* dei signori fanesi, possiamo facilmente supporre che i viaggi delle piccole imbarcazioni di cui erano proprietari i mercanti e gli imprenditori dei porti medio-adriatici Venezia fossero esposte ad alti rischi e pertanto potevano arrecare modesti guadagni.

In assenza di riscontri certi, appare suggestivo il contenuto di una testimonianza addotta al processo per la beatificazione di san Nicola da Tolentino, nel 1325: un personaggio racconta infatti del pericolo occorso a una imbarcazione a tre alberi (un *banzono*), partita dal porto di Fermo alla volta di Venezia con un carico di olio, vino, panni di canovaccio<sup>47</sup>. I marinai, di fronte al mare in tempesta, dovettero gettare gran parte del carico in mare e rivolgersi ai loro santi intercessori. Ovviamente, l'intercessione decisiva fu quella di san Nicola da Tolentino, ma è interessante notare che essi invocarono i santi patroni delle città costiere della fascia medio-adriatica (il beato Tommaso di Ortona, san Ciriaco d'Ancona, san Giuliano di Rimini), città che dovevano essere molto probabilmente le località in cui il *banzono* faceva periodicamente scalo. Tutto ci fa pensare, al di là del singolo episodio, che viaggi del genere, forse del tutto privi di quelle forme di assicurazione marittima di cui erano dotati i grandi viaggi genovesi e veneziani, dovevano essere esposti a rischi economici notevoli, mentre il modesto tonnellaggio delle barche poteva assicurare un guadagno pur sempre modesto. Nelle città adriatiche, del resto, la movimentazione di merci attraverso

---

<sup>47</sup> L'episodio è analizzato e commentato in G. CHERUBINI, *Gente del medioevo*, Firenze 1995, pp. 37-38.

le piccole imbarcazioni di proprietà degli imprenditori era tuttavia di scala molto ridotta, se confrontate con l'ingente mole degli scambi gestiti per mezzo delle navi uscite dall'arsenale di Venezia.

### 3. *Strutture portuali e organizzazione dei servizi*

Anche per l'esame delle strutture e dei servizi portuali è utile preliminarmente introdurre una distinzione di scala fra la città-porto di Ancona e tutti gli altri scali marittimi del medio Adriatico. Soltanto ad Ancona, infatti, si riscontra un'attività cantieristica di un certo respiro e si sviluppa una legislazione che disciplina ogni aspetto della vita nel settore marittimo, in particolare i mestieri del mare. Nel medioevo, invero, nessun altro centro costiero dell'Adriatico centrale seppe promuovere la redazione di un testo normativo paragonabile agli *Statuti del mare e del terzenale* di Ancona, risalente alla fine del Trecento<sup>48</sup>. Nonostante l'imprescindibile dipendenza del dettato legislativo da influssi veneziani, occorre osservare che Ancona fu l'unica città per la quale disponiamo di una documentazione normativa che regola le attività marittime. Gli *Statuti del mare*, approvati nel 1397, fissano le norme sulla vita di bordo, sui diritti e i doveri degli equipaggi, sulla disciplina in caso di naufragio: si tratta dunque di un testo di diritto marittimo, frutto di una complessa sedimentazione normativa e di stratificazioni culturali, che dunque restituisce poco o nulla le peculiarità locali. La compilazione anconetana, infatti, si rifà al diritto veneziano e riflette il diritto consuetudinario mediterraneo: non è mancato chi ha voluto riconoscere, soprattutto nella parte che investe lo *ius mercatorum*, influssi del mondo catalano e in particolare del consolato del mare di Barcellona<sup>49</sup>. Il testo rappresenta dunque, come sempre accade per le fonti normative, il portato delle principali esperienze giuridiche maturate nelle città marittime del Mediterraneo con le quali Ancona è entrata in contatto.

Di maggior interesse euristico sono gli *Statuti del terzenale*, che regolamentano invece l'attività del porto e della dogana, ma anche dell'arsenale, seppure in minima parte a dispetto del titolo della raccolta normativa (*terzenale* sta infatti per arsenale). Molte rubriche riguardano le imposte di vario

---

<sup>48</sup> Il testo fu edito nell'Ottocento: P.M. PARDESSUS, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle*, V, Paris 1839; *Statuti anconitani del mare, del terzenale e della dogana e patti con diverse nazioni*, a cura di C. CIAVARINI, Ancona 1896; recentemente il testo è stato nuovamente pubblicato (non in edizione critica) in *Ancona e il suo mare. Norme, patti e usi di navigazione nei secoli XIV e XV*, a cura di M.V. BIONDI, Recanati 1998.

<sup>49</sup> MORONI, *Nel medio Adriatico* cit., pp. 268-269.

genere che dovevano pagare le navi in entrata o in uscita nel porto, nonché i controlli da effettuare sul loro carico. Anche in questo caso, però, le informazioni che si possono desumere da questo testo sulle strutture materiali sono minime e dobbiamo ammettere che sulla dislocazione delle strutture portuali di Ancona ne sappiamo davvero poco. Attraverso altre fonti documentarie, risulta che nel 1271 fu eretta una possente torre quadrata all'imbocco del porto, con funzione di faro; l'area portuale era delimitata da catene rimovibili, che non soltanto dovevano garantire la sicurezza, ma avevano anche la funzione impedire l'uscita delle navi prima che avessero regolato il pagamento delle imposte daziarie<sup>50</sup>. Gli *Statuti del terzenale*, inoltre, pongono in stretta connessione gli spazi del porto con quelli dei cantieri. Quanto all'attività di questi ultimi, tema su cui si è interrogato Silvano Borsari<sup>51</sup>, è possibile ricavare qualche laconica informazione dalle rubriche che si occupano delle riparazioni delle imbarcazioni. Una norma prescrive a tale proposito che chiunque possedeva una nave inidonea alla navigazione dovesse farla riattare all'interno del porto e che la durata dei lavori non dovesse superare i tre mesi: trascorso tale termine, qualora il *navigium* fosse rimasto nel medesimo stato, il capitano del porto avrebbe ordinato di bruciarlo<sup>52</sup>.

Il porto, dunque, disponeva di un'area adibita alla riparazione delle imbarcazioni: a ciò fanno riferimento alcune clausole di un trattato con Venezia, del 1345, ove si prevede che le navi della Serenissima giunte ad Ancona, qualora «abesognasse de reparamento ac d'aconcime, che possa la dicta nave overo ligno riparare ac reconciare», potendo sbarcare e quindi reimbarcare le merci senza il pagamento di alcun dazio. Dagli *Statuti del terzenale* sappiamo inoltre che sulle navi veneziane viaggiavano maestranze specializzate pronte a effettuare i raddobbi; tali maestranze trasportavano con sé, sulla coperta delle navi, «i ferramenti de li marangoni e galafati». Il porto e l'arsenale, dunque, si configuravano come spazi complementari per l'attività cantieristica. Da alcune rubriche statutarie sembra inoltre che vi fosse spazio anche per l'iniziativa privata in questo settore, un po' come avveniva in scala ben maggiore a Venezia, ove com'è noto esistevano molti cantieri e *squeri* privati<sup>53</sup>. Il testo normativo anconetano accorda a chiun-

---

<sup>50</sup> R. PAVIA, E. SORI, *Ancona*, Roma-Bari 1990, p. 15.

<sup>51</sup> S. BORSARI, *Aspetti dell'attività cantieristica anconitana nel basso Medioevo*, «Studi maceratesi», 21 (1985), pp. 67-72.

<sup>52</sup> *Ibidem*, p. 69, cui si rimanda per il riferimento alle fonti.

<sup>53</sup> Il riferimento obbligato è ovviamente a F.C. LANE, *Le navi di Venezia fra i secoli XIV e XVI*, Torino 1983; per un confronto con altre realtà mediterranee, *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, a cura di E. CONCINA, Roma 1987.

que la facultà di costruzione e di riparazione, negli spazi del porto, delle «barche da riviera», imbarcazioni di modesta grandezza. Ovviamente ogni fase della lavorazione doveva essere svolta in piena sicurezza: una norma prescrive infatti che la preparazione della pece per il calafataggio o l'uso di fiamme dovesse avvenire «de fuora de la cictà, cioè de rieto al terzenale del comuno et altro in omni parte fuora de la cictà». Si può pertanto dedurre che non esistevano aree appositamente destinate a tali operazioni, ma che bastasse assicurare che questi si svolgessero al di fuori delle mura cittadine, «acciò ch'el comuno de Ancona non possa per cagione de le dicte cose alcuno dampno sostenere»<sup>54</sup>.

Nel tardo medioevo, anche nei porti malatestiani, cioè nelle città di Rimini, Pesaro e Fano, è attestata l'attività cantieristica, che spesso si esaurisce però nella presenza di calafati e di marangoni veneziani, attivi *in loco* per eseguire raddoppi e manutenzione di navigli a basso pescaggio. Per queste città portuali Lucia De Nicolò ha minuziosamente raccolto le attestazioni documentarie utili a ricostruire la mobilità delle maestranze specializzate e le loro tecniche: attraverso questi studi emerge un quadro molto nitido sullo sviluppo di attività funzionali a una piccola marineria fatta di modeste imbarcazioni, ma pur sempre vivace<sup>55</sup>. Il porto riminese sul Marecchia, riallestito nel primo Quattrocento per volere del signore della città, Carlo Malatesta, poteva accogliere soltanto «navilij pizoli», secondo quanto si legge in un portolano veneziano della metà del secolo. All'inizio del Trecento è documentato a Venezia l'acquisto di una *marciliana*, un veliero da trasporto di piccolo tonnello, da parte di un modesto armatore riminese, Michele di Bartolo: l'imbarcazione era stata realizzata in un cantiere della città lagunare e probabilmente l'acquirente aveva deciso di investire su una barca di questo tipo per utilizzarla sulle rotte del medio-alto Adriatico; del resto, la piccola stazza dell'imbarcazione poteva trovare facile ricovero nel porto fluviale sul Marecchia<sup>56</sup>. Quasi tutte le imbarcazioni attestate a Rimini nel tardo medioevo sono tipi navali di origine veneta (*burchi*, *marciliane* e *scaule*) di modesta grandezza: i *burchi*, imbarcazioni piccole e leggere, erano i soli a poter essere utilizzati anche per i collegamenti marittimi con l'altra sponda adriatica; tutti gli altri, compreso il *navigium*

---

<sup>54</sup> BORSARI, *Aspetti dell'attività cantieristica* cit., p. 70.

<sup>55</sup> Fra i numerosi studi, cfr. in particolare DE NICOLÒ, *Rimini marinara* cit.; EAD., *Tartanon pesarese, un veliero adriatico. Costruzione, governo, attività, usi marittimi. Secoli XV-XIX*, Gradara 2005.

<sup>56</sup> EAD., *Rimini marinara* cit., pp. 85-86, con dettagliate descrizioni dei tipi navali attestati nelle fonti.

intitolato a Santa Maria, attestato nel 1397, erano impiegati per la navigazione di cabotaggio, per lo più nel tratto fra Rimini e Venezia.

Quanto all'attività cantieristica nel porto di Rimini, è documentata la presenza di maestranze fin dal primo Trecento, ma le testimonianze documentarie sono laconiche fino a tutto il Quattrocento<sup>57</sup>. Si trattava di lavoratori specializzati (*galafarii*) di origine veneziana e dalmata, che risiedevano nei borghi adiacenti al porto sul Marecchia (San Giuliano, San Nicolò, Santa Maria a Mare). Tali artigiani erano addetti alla costruzione di piccole imbarcazioni, ma soprattutto al raddobbo e alle riparazioni dei navigli: il sito dei porti malatestiani non consentiva infatti la costruzione e il varo di navi di un certo tonnellaggio. In modo simile, a Pesaro, sono attestati, nei secoli XIV-XV, numerosi maestri d'ascia (*magistri axie*) provenienti da Venezia: erano veri e propri imprenditori, con maestranze (*calafati*) alle loro dipendenze<sup>58</sup>. Gli statuti pesaresi d'età malatestiana, risalenti al 1405, attestano l'esistenza di un maestro dello scalo, incaricato di sovrintendere alle costruzioni navali, ai vari e ai raddoppi da effettuarsi nei cantieri (*squeri*) del porto, ove erano attive non soltanto maestranze veneziane, ma anche calafati dalmati e uno di Cefalonia<sup>59</sup>. Occorre però rilevare che, fino a tutto il Quattrocento, non si dispone di documenti che attestino la costruzione di nuove unità navali, mentre gli atti parlano solo di raddoppi e riparazioni. Nel 1467, per esempio, si sa che il *navigium* acquistato dal mercante pesarese Pandolfo Arduini era stato costruito negli *squeri* di Venezia e raddobbato nei cantieri di Pesaro<sup>60</sup>. A Fano, infine, le cose non andavano in modo diverso. Qui è attestato, nel 1428, un marangone di Venezia e, qualche anno più tardi, nel 1449, un marangone di Ragusa; si dispone inoltre, per la metà del Quattrocento, di un tariffario per il raddobbo delle imbarcazioni in base alla stazza dei navigli<sup>61</sup>.

Nelle città malatestiane, i cantieri non erano altro se non uno spazio aperto ubicato nei pressi del porto fluviale, nel caso di Rimini e di Pesaro, oppure una semplice porzione dell'arenile, come accade a Fano. In quest'ultima città, non esistendo ripari naturali né attrezzature propriamente portuali, la salvaguardia della «riva da mare» appare disciplinata più scrupolosamente che altrove. Nel 1448 le autorità cittadine, per mezzo del Consiglio dei Ventiquattro, stipularono un contratto di sei anni con un privato

---

<sup>57</sup> *Ibidem*, pp. 187-188.

<sup>58</sup> EAD., *Tartanon pesarese* cit., pp. 13-14.

<sup>59</sup> EAD., *Attività marittima a Pesaro nel Quattrocento*, «Pesaro città e contà», 1 (1990), pp. 21-35.

<sup>60</sup> EAD., *Tartanon pesarese* cit., p. 29.

<sup>61</sup> *Ibidem*, p. 31.



per la gestione e la manutenzione della spiaggia, compresa la custodia delle masserie allocate in questo spazio: nell'atto si fa riferimento alla vocazione dell'arenile «per lo tirare e varare navili, burchi, merzeliane, barche et altri ligni de mare che arivasse a la dicta spiaggia»<sup>62</sup>. Il concessionario era pertanto obbligato a custodire con cura tutte le masserizie descritte in un apposito inventario (che però non è giunto sino a noi), e a esigere la riscossione della *provesione* dai proprietari dei navigli: la somma raccolta sarebbe stata poi consegnata a un cassiere designato dal Consiglio dei Ventiquattro. Poiché a Fano non esisteva un porto fluviale e le imbarcazioni erano alate direttamente sulla spiaggia, i *patroni* dei navigli dovevano pagare non soltanto il servizio di ricovero in proporzione al tipo di barca, ma anche «ogni altra spesa che se mettesse per tirare o per varare, cioè sartia, argane, palanghe, homini etc.», secondo quanto recita il dettato delle convenzioni del 1448. A Fano, dunque, la *plagia maris* o «riva da mare» individuava un tratto di spiaggia attrezzata, che andava dalla riva fin quasi sotto le mura urbiche, adibita ai lavori sulle imbarcazioni tirate a secco.

Nel sud delle Marche, invece, l'attività cantieristica è attestata non prima della seconda metà del Quattrocento, grazie all'immigrazione di maestri d'ascia veneziani<sup>63</sup>. Le operazioni di sbarco delle merci sulle navi ormeggiate in rada, come abbiamo visto, erano effettuate da una corporazione di facchini-marinai giunti dall'Adriatico orientale, che impiegavano a tal fine le stesse imbarcazioni (i *bastasi*) con le quali avevano attraversato l'Adriatico per trasferirsi stabilmente nei piccoli porti del Piceno<sup>64</sup>. Alla fine del XV secolo le attestazioni di albanesi e schiavoni nel porto di Fermo sono sempre più numerose: nel 1487, per esempio, il governo cittadino deve intervenire per sedare i contrasti insorti tra *magister* Francesco de Ragusa e un *barcarolo* che ha trasportato la sua merce; nello stesso anno è attestato uno schiavone come comandante di una barca di un cittadino fermano, Giovanni Battista di Antonio di ser Jaccino; nel 1489 due marinai schiavoni, residenti nel porto di Fermo, sono trattenuti nel porto abruzzese di Cerrano con un carico di grano e le autorità del comune di Fermo intervengono per dirimere la questione<sup>65</sup>. Attestazioni di questo genere si moltiplicano nei registri comunali di

---

<sup>62</sup> Il testo dell'atto di locazione è edito in A. FALCIONI, *L'economia di Fano in età malatestiana (1355-1463)*, in *Fano medievale*, a cura di F. MILESI, Fano 1997, pp. 146-147, doc. 8.

<sup>63</sup> Per una lettura di lungo periodo, cfr. M. CIOTTI, *Economia del mare, costruzioni navali, commercio, navigazione e pesca nella Marca meridionale in età moderna*, Ancona 2005.

<sup>64</sup> ROSSI, *Il mare per contado* cit., p. 83.

<sup>65</sup> G. CAVEZZI, *La serie dei primi XV volumi delle lettere spedite nell'Archivio di Stato di Fermo (1446-1448; 1486-1500). Rapporti e presenze dalmato-istriane*, «Grada i prilozji za povijest Dalmacije», 16 (2000), pp. 29-73.

Fermo alla fine del XV secolo e si ha dunque tutta l'impressione che la marineria fosse esercitata ormai prevalentemente da schiavoni e da albanesi, numerosissimi nel porto di Fermo: si trattava non solo di marinai, ma anche di caratisti o di piccoli armatori di navi, come attestano con evidenza le fonti.

Nel considerare le infrastrutture portuali, occorre infine prendere in esame anche l'attestazione e le funzioni svolte dagli ufficiali variamente preposti a sovrintendere e a regolare le attività connesse con lo scalo marittimo. Un elemento macroscopico si impone subito all'attenzione: mentre per i centri costieri del Regno di Napoli sono documentati fin dalla prima età angioina ufficiali inviati dal sovrano, nei porti dello Stato della Chiesa si riscontra una totale latitanza dell'amministrazione pontificia o degli apparati di governo provinciale: i pochi funzionari che sono attestati nelle fonti erano dunque designati tutti dalle città comunali o signorili. A Termoli, Carlo d'Angiò nominò all'inizio del suo regno un ufficiale «super custodia portus», con il compito di registrare su appositi quaderni, da inviare alla *Magna curia*, i movimenti delle merci; poco più tardi, nel 1289, emergono nelle fonti angioine i maestri portolani d'Abruzzo e quelli di Puglia (Termoli ricadeva infatti nella provincia della Capitanata), con compiti attinenti all'applicazione dei regolamenti marittimi. Tra gli ufficiali statali attivi in età angioina a Pennaluce, invece, figurano i portolani e i credenzieri: due portolani vi operavano nel 1270, mentre nel 1289 è documentato un unico incaricato per l'intero litorale fra Vasto e Pennaluce<sup>66</sup>. Nulla di simile si riscontra per lo Stato della Chiesa, ove non furono mai nominati, fino allo schiudersi dell'età moderna, pubblici ufficiali per sovrintendere all'attività dei porti adriatici, demandata dunque alle singole città.

In assenza di magistrature papali, per alcuni periodi, fu addirittura Venezia a nominare ufficiali con competenze territoriali ben precise nel medio Adriatico: nel 1315, infatti, fu istituita la carica di capitano della riviera della Marca (*capitaneus riperie Marchie*), con attribuzioni assai vaste che andavano dalle attività economiche a quelle di polizia<sup>67</sup>. Per combattere il contrabbando, il capitano disponeva di una piccola flotta armata, posta al suo comando, capace di intercettare gli scafi che frodavano le merci: tali scafi venivano sequestrati, mentre il carico trasportato era posto all'incanto (non mancano esempi documentati a tale proposito). Spettava sempre al capitano della riviera della Marca la stipula e il rinnovo dei patti commerciali, come per esempio accade per Sant'Elpidio a mare nel 1324, per Ca-

---

<sup>66</sup> AQUILANO, *Insedimenti, popolamento e commercio* cit., pp. 95-96.

<sup>67</sup> LUZZATTO, *I più antichi trattati* cit., p. 20.

merino nel 1325, per San Severino nel 1316 e per Ascoli nel 1326<sup>68</sup>. È pur vero che questa carica è documentata per un periodo assai breve, nel primo Trecento, ma ciò non scalfisce i tratti della sua originale connotazione, che denota la supplenza di Venezia per ogni forma di coordinamento sia politico, sia commerciale sia militare nel medio Adriatico. Soltanto in forma graduale, fra XV e XVII secolo, infatti, prenderà forma un sistema di porti imperniato sul controllo da parte dello stato papale: alla fine del Quattrocento solamente i porti di Recanati e di Fano, quest'ultimo acquistato nel 1463, dipendevano dall'autorità pontificia<sup>69</sup>.

Nelle Marche, l'intervento pontificio sulle strutture portuali si registrò a cavallo fra Quattro e Cinquecento, prevalentemente come reazione alle frequenti minacce turche e barbaresche che non come valorizzazione delle risorse economiche. Così, a Fano si diede inizio ai lavori di ristrutturazione del porto nel 1466, appena tre anni dopo il suo passaggio sotto l'autorità papale; nel 1476 si prevede addirittura l'edificazione di un nuovo scalo alla foce del torrente Arzilla e papa Sisto IV fu pronto a sostenere finanziariamente l'iniziativa; i lavori si conclusero nel 1481 ma appena dieci anni dopo il nuovo porto si dimostrò inutilizzabile per l'insabbiamento e si dovette tornare a utilizzare il vecchio sito, nell'arenile posto al sotto delle mura cittadine<sup>70</sup>. Ad Ancona, nel 1471 il porto ospitò ventiquattro galee della flotta papale, sei delle quali costruite nel suo arsenale; nel 1519 l'area dell'arsenale fu fortificata per opera dell'architetto militare Pietro Amoroso<sup>71</sup>. A Senigallia, invece, il potenziamento dello scalo fu avviato da Federico da Montefeltro nel 1474, che ordinò di erigere una palizzata sulle sponde del fiume Misa, fra 1475 e 1479; qualche tempo più tardi sarebbe stata eretta una possente rocca nella parte dell'abitato che guarda il mare<sup>72</sup>. Fra Quattro e Cinquecento i porti di Rimini, Cesenatico e Ravenna subirono una serie di rilevanti interventi strutturali: nella città esarcale, nel 1473, fu realizzato un molo guardiano<sup>73</sup>. Dunque, come accade un po' per tutte le città

---

<sup>68</sup> *Ibidem*, p. 31.

<sup>69</sup> G. SIMONCINI, *Porti e politica portuale dello Stato pontificio dal XV al XIX secolo*, in *Sopra i porti di mare* cit., IV, pp. 8-79.

<sup>70</sup> A. ANTINORI, *Il porto di Fano dal Rinascimento al periodo napoleonico*, *ibidem*, pp. 263-279; M. BARTOLETTI, *Una città adriatica fra Medioevo e Rinascimento. Documenti della marineria di Fano nei secoli XIV, XV, XVI: il porto, i cantieri, i traffici*, s. l. 1990, pp. 24-27; E. CORSI, *Il porto di Fano*, «Nuovi studi fanesi», 6 (1991), pp. 151-166.

<sup>71</sup> M. MARONI, *L'arsenale di Ancona*, Fano 1901, p. 25.

<sup>72</sup> S. ANSELMI, *Disegni, progetti e mappe del porto canale di Senigallia, 1487-1482*, Senigallia 1982, pp. 9-10.

<sup>73</sup> SIMONCINI, *Porti e politica portuale* cit., pp. 14-15.

dello Stato della Chiesa anche i porti, allo schiudersi dell'età moderna, andarono assumendo un nuovo ruolo e una diversa connotazione: questi cessavano di essere lo scalo di un centro cittadino per divenire i nodi di un più ampio sistema all'interno della compagine statale.

Quanto agli ufficiali nominati dalle città, spesso indicati nelle fonti in modo un po' generico, le loro attribuzioni cambiavano di caso in caso. L'istituto del *portulanato*, tipico della monarchia meridionale, fu progressivamente imitato nei porti più rilevanti del medio Adriatico. Ancona fu la prima a dotarsi, a metà Trecento, di un consolato del mare: gli ufficiali rivestivano una funzione giudiziaria e dirimevano tutte le cause relative al diritto marittimo; sappiamo che nel 1394 i tre consoli del mare erano nominati dal consiglio cittadino e avevano la facoltà di giudicare ogni lite e controversia «mercatorum, navium et marinariorum»<sup>74</sup>. La città di Rimini, invece, istituì un'unica carica di capitano del porto soltanto nel 1494, mentre fino a quel momento le competenze erano suddivise fra varie magistrature: secondo gli statuti trecenteschi spettava al podestà e a quattro ufficiali la responsabilità di nominare un «bonus et expertus ingignerius» per regolare il deflusso dal porto-canale sul Marecchia, mentre la sorveglianza sugli interventi da compiere era affidata ad altri incaricati; infine due sovrintendenti avevano il compito di rendicontare tutte le spese destinate al *laborerium* del porto<sup>75</sup>.

Negli altri porti medio-adriatici, invece, sono attestate magistrature preposte al controllo e alla sicurezza dei porti, oppure a singole operazioni. A Ravenna, nel primo Trecento, i *catenarii* erano gli ufficiali comunali incaricati di aprire le catene del porto e di impedire che le navi uscissero senza aver pagato i dazi<sup>76</sup>; a Fano, nel 1348, esistevano due maestri del porto, che vigilavano sulla sua sicurezza<sup>77</sup>. Gli statuti cittadini di Recanati del 1405, invece, prescrivono una magistratura di dodici capitani del porto, che devono esercitare la giustizia civile, criminale e commerciale<sup>78</sup>. Per il porto di Ascoli, infine, nel Quattrocento, si sa che operava sia un castellano, con funzioni amministrative, sia un vicario, designato dal collegio dei mercanti per la custodia delle derrate alimentari, che secondo il dettato statutario dovevano essere dirette tutte verso la città<sup>79</sup>. Le difformi attestazioni delle ma-

---

<sup>74</sup> LEONHARD, *Die Seestadt Ancona* cit., pp. 254-255; cfr. anche A. BELARDI, *Il consolato del mare in Ancona durante la seconda metà del secolo XIV*, Senigallia 1902.

<sup>75</sup> DE NICOLÒ, *Rimini marinara* cit., pp. 43-45.

<sup>76</sup> PINI, *L'economia "anomala" di Ravenna* cit., p. 527.

<sup>77</sup> BARTOLETTI, *Una città adriatica* cit., p. 25.

<sup>78</sup> MORONI, *Lodovico Zdekauer* cit., 73-75.

<sup>79</sup> G. FABIANI, *Ascoli nel Quattrocento*, I, *Vita pubblica e privata*, Ascoli Piceno 1950, pp. 320-321.

gistrature preposte alle attività portuali nelle città marittime confermano le peculiarità locali degli scali: di lì a poco, con la militarizzazione della costa susseguente alle incursioni turche e con il progressivo controllo da parte dello stato papale, le differenze si sarebbero assottigliate per dar vita a un sistema dei porti adriatici posto sotto il controllo dello stato.



## *Acque, insediamenti e attività umane nella marca veronese-trevigiana (secoli X-XIV)*

DARIO CANZIAN

### *1. L'ambiente*

La pianura veneto-friulana, come del resto tutto il Nord Italia, è divisa in lunghi segmenti verticali dalle aste fluviali dei fiumi alpini, Adige, Brenta e Piave in primo luogo, e poi in Friuli il Meduna, il Tagliamento e l'Isonzo; o da robusti collettori di acqua di risorgiva, come il Bacchiglione, il Sile e la Livenza. Così come nelle altre regioni padane anche nel Veneto le direttrici fluviali verticali intersecavano alcune secolari direttrici orizzontali, ricalcate su antiche vie romane, come la *Postumia*, o l'*Annia*, e nuovi tracciati in parte coincidenti con i vecchi, come le vie *ungaresche*<sup>1</sup>. Elemento di differenziazione rispetto al quadro a nord degli Appennini è invece rappresentato dalla presenza del mare. In pratica, gli attuali Veneto e Friuli definiscono una sorta di grande catino inclinato, che scola nel golfo di Venezia; sul lato opposto, i bordi superiori del catino sono incisi da profonde vallate che aprono il territorio alla comunicazione con l'Europa centrale e settentrionale. Queste caratteristiche conferiscono dunque alla pianura veneto-friulana una configurazione geografica "aperta", di cui poté avvantaggiarsi il porto di Venezia.

Sotto il profilo ambientale assai significativa è poi la distinzione tra un'area di alta pianura, a nord delle fascia delle risorgive, tendenzialmente asciutta, e l'area a sud di questa linea, dove a causa degli affioramenti indotti dal mutare della composizione dei detriti alluvionali e della minor pendenza del terreno, la campagna risulta rigata da una ragnatela di corsi d'acqua di breve corso, a cui in età premoderna si accompagnavano numerosi ristagni, paludi e veri e propri laghi di pianura. Un esempio macroscopico di questo tipo di ambiente era riscontrabile in tutte le bassure comprese tra il settore meridionale del distretto padovano, a sud di Monselice, e il Pole-

---

<sup>1</sup> G. CAGNIN, *Vie di comunicazione tra Veneto continentale e Friuli*, in *Per terra e per acque. Vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima età moderna*, a cura di D. GALLO, F. ROSSETTO, Padova 2003, pp. 119-164: 123-129.





prima si riferisce ai percorsi di transito, fluviali e stradali, e ai punti sensibili della maglia degli insediamenti che rivestivano la funzione di nodi dei traffici. La seconda riguarda invece i condizionamenti indotti dall'ambiente umido nelle forme degli insediamenti e negli sviluppi delle attività produttive a essi connesse. Si tratta certo di temi intrecciati e tuttavia analizzabili su scala cronologica e geografica differente. Per quel che riguarda la prima questione è possibile e opportuno infatti spingere l'indagine indietro nel tempo fino all'inizio del X secolo, epoca alla quale rimontano le prime attestazioni relative alla presenza di porti fluviali, almeno nella documentazione scritta. L'ambito territoriale considerato avrà in questo caso dimensione regionale, conformemente al carattere sovralocale dei fenomeni considerati e al profilo socialmente molto elevato dei suoi protagonisti (il potere regio, i vescovi, gli abati di grandi monasteri). La seconda questione, invece, richiede una focalizzazione territoriale più stretta, essendo collegata alla creazione della rete insediativa diffusa per opera di comunità e poteri locali; in questo caso la cronologia appare maggiormente spostata verso i secoli del medioevo centrale e basso.

## 2. *La rete portuale nella pianura veneta in età precomunale: promozione regia ed egemonia urbana*

Nel 1977 Gina Fasoli alla settimana spoletina presentò un contributo di sintesi che, pur fondato soprattutto sul "capitolare" concesso dai Longobardi ai comacchiesi nel 715, considerava nel suo complesso il quadro della navigazione padana, spingendosi peraltro cronologicamente, in alcuni casi, fino ai secoli XIII e XIV<sup>4</sup>. Due elementi si intendono qui mettere in evidenza del ragionamento della Fasoli: innanzitutto la distinzione tra strutture portuali "pubbliche" e "private", sulle quali si tornerà più avanti<sup>5</sup>. In secondo luogo, l'identificazione di due grandi aree di navigazione fluviale distinte, ovvero quella più strettamente padana, costituita appunto dal corso del Po e dai suoi affluenti, dal Mincio a Piacenza, e quella veneta<sup>6</sup>. Come testimoniato peraltro da documenti pubblici come i privilegi imperiali e anche dalle conosciutissime *Honorantie civitatis Papie*, è chiaro che il Po e i suoi affluenti costituivano un sistema unitario nel quale le innervature

---

<sup>4</sup>G. FASOLI, *Navigazione fluviale - porti e navi sul Po*, in *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, II, Spoleto 1978, pp. 565-620.

<sup>5</sup>*Ibidem*, p. 567. La distinzione derivava nell'impostazione della Fasoli, come lei stessa riconosceva, dall'aver seguito la prospettiva geografica del capitolare comacchiese.

<sup>6</sup>*Ibidem*, pp. 592- 595.

fluviali e il sistema portuale-mercantile che insisteva su di esse rappresentavano un forte elemento di integrazione economica<sup>7</sup>.

L'area veneta, se studiata attraverso la lente delle concessioni regie, presenta al riguardo un'immagine meno nitida. Se è difficile valutare in termini relativi il numero di concessioni portuali e fluviali rilasciate dai sovrani che si succedettero a partire dall'età carolingia, è comunque molto evidente che generalmente essa non presenta quella solida continuità di riconoscimenti di cui rimane testimonianza invece per i porti affidati agli episcopati di Mantova, Cremona, Vercelli, o alle chiese monastiche di Santa Giulia di Brescia, San Pietro in Ciel d'Oro, Santa Maria di Teodote, San Pietro di Breme e altre. Si può individuare una fase di più viva attenzione dell'autorità pubblica per i transiti fluviali veneti durante il periodo berengariano, al quale possono essere fatti risalire un drappello significativo di privilegi di concessione portuale, destinati alla Chiesa trevigiana, a quella cenedese e a istituzioni ecclesiastiche veronesi. Del resto, Berengario era marchese del Friuli e dunque può non destare troppo stupore l'interesse per il territorio a est dell'Adige (per quanto, stranamente, la pianura friulana rimanga comunque fuori da questo stesso interesse).

Delle concessioni berengariane l'unica a essere riprodotta regolarmente da sovrani successivi è quella che riconosceva al vescovo di Treviso il suo porto: il *portus Tarvisiensis* – quasi sicuramente corrispondente al centro incastellato di Mestre<sup>8</sup> –, infatti, venne concesso a partire dal diploma di Berengario nel 905, e poi confermato regolarmente da Corrado II nel 1026, Enrico III nel 1047, Enrico IV nel 1065, Corrado III nel 1142 e infine Fede-

---

<sup>7</sup> Lo provano i numerosi riferimenti alle flottiglie mercantili che percorrevano quei fiumi e frequentavano quei porti. I *venetici* sono nominati come frequentatori del porto di Cremona e di Vulpariolo sull'Adda in un diploma di Ludovico II dell'852; chiarissima la concessione al vescovo di Bergamo nel 968 di «stabilire portum et statione navium scilicet venientium ex Venetiis, Cumaclis, Ferariensis partibus sive undecumque venientium»; o ancora la concessione del 998 al monastero di San Pietro di Breme, poi rinnovata da Corrado II e da Enrico III, di edificare «in loco Portirolo portum [...]» con il riconoscimento della totale esenzione dal pagamento di tributi regi alle «naves etiam ipsius monasterii quae a fratribus vel eorum missis causa piscationis vel emptionis sive alicuius rei commutatione ad Ferrariam vel ad Comaclum vel Ravennam sive in quascumque partes Italiae missae fuerint». Cfr. Rispettivamente *Ludovici II diplomata*, hrsg. von K. WANNER, München 1994 (Monumenta Germaniae Historica, d'ora in poi MGH, *Diplomata Karolorum*, 4), p. 73, doc. 4, 29 gennaio 852; *Die urkunden Conrad I, Heinrich I und Otto I*, Hannoverae 1879-1884 (MGH, *Diplomata regum et imperatorum Germaniae*, d'ora in poi DD, 1), p. 334, doc. 240, 968; *Otonis II et III diplomata*, Hannoverae 1993 (DD, 2), p. 707, n. 283, 26 aprile 998 – per quest'ultimo vedi anche *Conradi II diplomata*, hrsg. von H. BRESSLAU, Hannoverae-Lipsiae 1909 (DD, 4), p. 71, doc. 60, 1026; e *Heinrici III diplomata*, hrsg. von H. BRESSLAU, P. KEHR, Berolini 1931 (DD, 5), p. 285, doc. 214, 19 aprile 1048.

<sup>8</sup> D. CANZIAN, *I castelli di passo e di fiume*, in *Per terre e per acque* cit., pp. 165-201: 186, nota 53.

rico I nel 1154<sup>9</sup>. L'altro settore della pianura veneta ad aver interessato in modo particolare l'attenzione di Berengario, come si è detto, fu l'area veronese. A partire dal 906, infatti, infatti, il sovrano concesse e confermò a più riprese a chiese ed ecclesiastici diritti di fortificazione e di mercato agli insediamenti fluviali di Rovescello e Nogara, nel settore sud-occidentale della pianura veronese lungo il fiume Tartaro<sup>10</sup>.

Nella bassa pianura a ridosso delle lagune, infine, vanno ricordate le concessioni, per quanto dubbie, a favore del monastero veneziano di Sant'Ilario della corte con porto di Pladano – la prima sarebbe risalente all'839 (Lotario I), e sarebbe stata confermata poi regolarmente fino a Enrico V nel 1110, che nominava espressamente il «portum similiter qui est iuxta ipsum monasterium situs cum omnibus illorum ripatibus, toloneis, quadrantesimis». A dire la verità, Alessio Sopracasa ha dimostrato come la concessione dell'839 sia un falso, mentre le conferme successive risultano gravemente interpolate per la necessità di contrastare le pretese sul monastero dell'episcopato trevigiano, che a sua volta poteva avvalersi di riconoscimenti regi; tuttavia, ciò che qui interessa è comunque la menzione dei diritti portuali del monastero, certamente reali (ma a partire da quando?), visto che non si esitò a ricorrere al falso per legittimarli<sup>11</sup>.

Quest'insieme di dati sfrangiati e geograficamente disomogenei – non vi è alcun riferimento, per esempio, all'area vicentina, se non per un diploma berengariano *post* 915 che concedeva, al vescovo di Padova però, le vie pubbliche nella valle del Brenta a Solagna, a nord di Bassano<sup>12</sup> – an-

---

<sup>9</sup> *I diplomi di Berengario I*, a cura di L. SCHIAPARELLI, Roma 1903, p. 149, doc. 52; *Conradi II diplomata* cit., p. 82, doc. 66; *Heinrici III diplomata* cit., p. 258, docc. 201a e b; *Heinrici IV diplomata*, hrsg. von D.V. GLADISS, A. GAWLIK, I, Berolini 1941 (DD, 6), p. 227, doc. 174; *Conradi III et filii eius Heinrici diplomata*, hrsg. von F. HAUSMANN, Vienna-Coloniae-Graecii 1969 (DD, 9), p. 117, doc. 67; *Friderici I diplomata inde ab anno MCLII usque ad annum MCLVIII*, hrsg. von H. APPELT, Hannoverae 1975 (DD, 10/I), p. 147, doc. 89.

<sup>10</sup> *I diplomi di Berengario I* cit., p. 176, doc. 65; cfr. F. SAGGIORO, *Paesaggi di pianura: trasformazioni del popolamento tra Età romana e Medioevo*, Borgo San Lorenzo 2010, pp. 111-115.

<sup>11</sup> Cfr. A. SOPRACASA, *Sui falsi del monastero veneziano dei SS. Ilario e Benedetto (secc. IX-XIV)*, «Storia di Venezia. Rivista», II (2004), pp. 127-146; vedi anche R. SIMONETTI, *Da Padova a Venezia nel Medioevo. Terre mobili, confini, conflitti*, Roma 2009, pp. 69-115 in particolare.

<sup>12</sup> Cfr. *I diplomi di Berengario I* cit., doc. 101. L'importanza delle vie d'acqua nel territorio vicentino, come meglio si vedrà, emerge comunque con chiarezza a partire dall'XI e soprattutto XII secolo, quando i fiumi Bacchiglione e Brenta appaiono al centro degli interessi delle aristocrazie e dei gruppi dirigenti cittadini; cfr. A. CASTAGNETTI, *Vicenza nell'età del particolarismo: da comitato a comune (888-1183)*, in *Storia di Vicenza*, II, *L'età medievale*, a cura di G. CRACCO, Vicenza 1988, pp. 25-58: 32, 41, 52. Un porto è comunque testimoniato nella città di Vicenza nel 1099; cfr. S. BORTOLAMI, *Il Bacchiglione nel Medioevo*, in *Il Bacchiglione*, a cura di F. SELMIN, C. GRANDIS, Sommacampagna (VR) 2008, pp. 141-155: 150.

drebbe naturalmente arricchito con le testimonianze di quelli che la Fasoli definiva strutture “private”, da intendersi come non direttamente concesse dal re, che ancora una volta emergono con maggiore evidenza nell’esempio veronese: all’inizio del X secolo il diacono e visdomino della Chiesa veronese deteneva i diritti su *portus Leniacus*, Legnago, sull’Adige, diritti poi trasferiti nel 931 ai canonici di Verona, che vi riscuotevano i due terzi del teloneo e del ripatico, mentre il terzo rimanente spettava al vescovo. E ancora, il monastero cittadino di San Zeno possedeva a Ostiglia, sul Po un porto certamente incastellato alla metà del XII secolo<sup>13</sup>.

Le iniziative veronesi lungo l’Adige e il corso di fiumi minori, come il Tartaro, preannunciavano un progetto di egemonia fluviale sul basso Veneto che avrebbe avuto sviluppi molto più consistenti nella stagione pienamente comunale. Per contro, prima del giro di boa del Mille, nel settore orientale della pianura veneta una concessione di Ottone III adombra l’emergere sulla terraferma di alcune teste di ponte fluviali di competenza veneziana. Nel 996, infatti, il sovrano concedeva al doge Pietro Orseolo II la facoltà di costruire tre porti, di cui uno sul Sile nella località di San Michele di Quarto (cioè oggi Quarto d’Altino, in prossimità della laguna) e altri due lungo il corso del Piave dove sembrasse più opportuno, con i diritti di ripatico e teloneo<sup>14</sup>. Non sappiamo bene quali conseguenze effettive ne siano derivate, se non che nell’anno 1000 il vescovo trevigiano Rozo concedeva a livello al doge Pietro Orseolo la terza parte del teloneo e del ripatico del porto di Treviso, oltre a tre *mansiones* e la terra sufficiente a costruire delle *staciones* in numero proporzionale alla detta terza parte<sup>15</sup>.

La penetrazione mercantile veneziana nel bacino fluviale Sile-Piave-Livenza si completa negli anni immediatamente successivi con l’acquisizione presso il vescovo di Ceneda in due riprese, tra 997 e 1001, del terzo del teloneo del porto di *Vilanum*, oggi scomparso ma probabilmente ubicato nel tratto finale della Livenza, e soprattutto della metà del castello di Portobuffolè, sempre sulla Livenza ma significativamente più a monte, già donato al vescovo da Berengario con tutti i diritti portuali e rivieraschi nel 908<sup>16</sup>. La

---

<sup>13</sup> Cfr. A. CASTAGNETTI, *La pieve rurale nell’Italia padana. Territorio, organizzazione patrimoniale e vicende della pieve veronese di S. Pietro di “Tillida” dall’alto medioevo al secolo XIII*, Roma 1976, pp. 40-48.

<sup>14</sup> DD, *Ottonis II et Ottonis III diplomata*, Hannoverae 1893 (DD, 2), p. 600, doc. 192.

<sup>15</sup> Cfr. R. CESSI, *Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al Mille*, II, *Secoli IX-X*, Padova 1942, doc. 89; cfr. anche M. POZZA, *Penetrazione fondiaria e relazioni commerciali con Venezia*, in *Storia di Treviso*, II, *Il Medioevo*, a cura di D. RANDO, G.M. VARANINI, Venezia 1991, pp. 299-321: 302 e nota 12.

<sup>16</sup> *I diplomi di Berengario I cit.*, p. 180, doc. 167.

cessione del vescovo cenedese conferiva poi ai veneziani l'esenzione fiscale del sale nella misura di 20 moggi per stazione, segno che la Livenza era concepita come un'asta commerciale il cui percorso doveva essere scandito in *stationes*, come si è sentito, di cui *Vilanum* e Portobuffolè non è detto fossero le uniche.

L'interrogativo, per ora senza una risposta precisa, è se il potere regio seguisse nel concedere queste prerogative un disegno regionale, un progetto politico, oppure più probabilmente se fosse indotto a riconoscere situazioni di fatto, determinatesi a causa di fattori spontanei. Quello che possiamo dire è che all'affacciarsi dell'XI secolo l'area veneta era interessata da una rete di transiti fluviali, di cui per la verità la documentazione ci ha tramandato un numero limitato di approdi, nelle mani di poteri vescovili e monastici, veronesi in primo luogo, ma anche dell'area dell'attuale Veneto orientale, dove i diritti portuali dei vescovi di Treviso e Ceneda negli anni a cavallo del Mille sembrano peraltro ben presto agganciati, se non subordinati, agli interessi di Venezia, di cui, per ragioni di vicinanza geografica e facilità di comunicazioni, dovevano contribuire a soddisfare le esigenze commerciali e annonarie. Rimane ancora sotto traccia in questa fase il quadro per quel che riguarda il cuore della pianura veneta, ovvero il territorio corrispondente ai comitati padovano e soprattutto vicentino, per i quali, sempre in relazione alla presenza di installazioni portuali o diritti di navigazione, non disponiamo che di poche, indirette, testimonianze, come in parte accennato.

### *3. La rete delle comunicazioni e i suoi nodi come elementi della costruzione del territorio tra XII e XIII secolo*

Le poche attestazioni relative ai porti e ai transiti fluviali nell'XI secolo<sup>17</sup> ci costringono di fatto a spostare il nostro percorso di verifica all'inizio del XII secolo, quando il quadro mostra nel contempo tracce del precedente assetto e segni inequivocabili di cambiamento. Risale infatti al 1107 un primo accordo tra Verona e Venezia – ancora loro, dunque – un patto commerciale e militare in base al quale le vecchie tariffe doganali

---

<sup>17</sup> Sappiamo per certo che nel 1084 il vescovo di Vicenza aveva ottenuto dall'imperatore il diritto di transito per via d'acqua (Bacchiglione) tra Vicenza e Venezia – *Heinrici IV diplomata*, hrsg. von D. VON GLADISS, A. GAWLIK, Weimar 1952 (DD, 6/II), p. 488, doc. 366 –, mentre i diritti fluviali sul Bacchiglione del vescovo di Padova erano stati garantiti dal potere regio nel 1079 e nel 1090 – *ibidem*, pp. 410, doc. 312; 551, doc. 414.

imperiali venivano aggiornate in senso forfettario<sup>18</sup>. E contemporaneamente anche Vicenza e Padova sembra si siano strette in un patto decennale, di orientamento antimperiale, «sub occasione navigii acquirendi», cioè, secondo Sante Bortolami, allo scopo di «ottenere, a scapito delle tradizionali autorità, il diritto di disporre a piacimento dei fiumi Brenta e Bacchiglione»<sup>19</sup>.

Queste testimonianze pattizie lasciano trapelare la corsa al controllo delle acque, che si risolve in aperto conflitto, con cambiamento di fronti, circa quarant'anni dopo. Nel 1147, infatti, vicentini e padovani, insieme con i rispettivi alleati, ovvero i veronesi e i trevigiani (con i coneglianesi e i cenedesi), su ispirazione del patriarca di Aquileia e dei vescovi suffraganei, ovvero pressoché tutti i soggetti politici attivi tra il corso dell'Adige e i margini orientali della pianura veneto-friulana, vengono a un accordo di pace dopo una «ingens guerra»<sup>20</sup>. Oggetto del conflitto era stato, per i vicentini, «de navigio quod nobis per aquam et terram [*i padovani*] spediabant», e inoltre per Montegalda, Bassano e Marostica, centri fluviali sul

---

<sup>18</sup> Si passava dal 2,5% sulle merci importate al pagamento di diritti di attracco di 12 denari veronesi *pro miliario* di ogni merce, 2 denari per ogni *balla* di cuoio o pelli, 24 denari a nave per il ripatico. Si veda al riguardo A. CASTAGNETTI, *Mercanti, società e politica nella marca Veronese-Trevigiana (secoli XI-XIV)*, Verona 1990, pp. 146-148.

<sup>19</sup> BORTOLAMI, *Il Bacchiglione* cit., p. 155.

<sup>20</sup> Si era trattato di una guerra dalle marcate attitudini fluviali: nei primi anni Quaranta del XII secolo i vicentini avevano cercato di deviare il corso del Bacchiglione verso Este per privare Padova della sua principale risorsa idrica; cfr. F. TOGNANA, *Acque e potere. La via dell'Adige nella storia dell'affermazione estense (secoli XI-inizio XIII)*, in *Gli Estensi* cit., pp. 69-134: 86. Nel 1142 (o 1143), inoltre, come riportato dalla cronaca di Ottone di Frisinga, i veronesi avrebbero tagliato l'argine sinistro dell'Adige e poi avrebbero inflitto una dura sconfitta ai padovani – *Ottoni episcopi Frisingensis Chronicon*, hrsg. von R. WILMANS, Hannover 1868 (MGH, *Scriptores*, 20), p. 263. Secondo Silvana Collodo il taglio sarebbe stato praticato all'altezza della località di Bevilacqua, e avrebbe lasciato traccia nel toponimo locale *Derrota*; COLLODO, *Le chiese del marchese* cit., p. 39. Il Castagnetti invece aveva a suo tempo ipotizzato che il cronista avesse confuso gli eventi, e che il taglio a cui si riferiva fosse quello praticato dai vicentini sul Bacchiglione all'altezza di Longare – CASTAGNETTI, *Vicenza nell'età del particolarismo* cit., p. 52 –; così anche Claudio GRANDIS (*Il Bacchiglione nel territorio padovano*, in *Il Bacchiglione* cit., p. 192). Bortolami sembra attribuire l'episodio di Longare al 1188 (BORTOLAMI, *Il Bacchiglione* cit., p. 155). Sempre al 1142 risale un altro scontro armato, tra Padova e Venezia, indotto pare da un'azione di "incisione" di un corso d'acqua, cioè la derivazione ricavata dai padovani del corso del Brenta, allo scopo di creare una nuova spedita via d'acqua che congiungesse la città alle lagune o forse per danneggiare i vicini veneziani, visti gli esiti disastrosi per l'assetto idrogeologico del margine lagunare sotto controllo dogale (cfr. SIMONETTI, *Da Padova a Venezia* cit., pp. 67-90). Per inciso, questo curioso ricorso generalizzato al sistema del taglio degli argini o alla deviazione dei corsi d'acqua attorno al 1142 potrebbe forse essere collegato al verificarsi di particolari eventi atmosferici che avrebbero favorito l'uso dell'acqua come arma di distruzione,

Bacchiglione, il primo, e sul Brenta, gli altri due<sup>21</sup>, che i padovani avevano cercato di «subvertere» ai vicentini<sup>22</sup>.

Dunque il documento del 1147 lascia trasparire l'esistenza di alcuni importanti siti della pianura e della pedemontana veneta che attiravano gli appetiti dei centri urbani probabilmente per le loro evidenti valenze comunicative. Se questo appare abbastanza evidente per Bassano e Marostica, per la loro collocazione a ridosso dell'imbocco della val Sugana (soprattutto di Bassano<sup>23</sup>), ovvero del secondo canale di penetrazione nei settori alpini dopo la valle dell'Adige, analogamente si può dire di Montegalda, posta lungo il Bacchiglione a metà strada tra Vicenza e Padova, nel punto di incontro tra la *via Plovega*, giungente da Vicenza, e la *Pelosa*, che proseguiva a sud fino a Padova<sup>24</sup>. La stessa Fontaniva, del resto, dove fu appunto stipulato l'ac-

---

eventi di cui però, a quanto mi risulta la cronachistica italiana non conserva memoria. Una continuazione della cronaca di Sigeberto di Gembloux ricorda per il 1142 e il 1143 inverni disastrosi, con inondazioni devastanti («tam insolita aquarum inundatio ut flumina a suis alveis plus solito exeuntia pontes, domos cum familias, castra proxima everterent et secum tracta evolverent») e potenti trombe d'aria; presumibilmente però si trattò di eventi che riguardarono l'area fiamminga, anche se il cronista presenta il dato senza specificazioni territoriali; cfr. *Sigeberti Gemblacensis chronica, Continuatio Burburgensis*, in *Chronica et annales aevi Salici*, hrsg. von H. PERTZ, Hannover 1844 (MGH, *Scriptores*, 6), p. 457.

<sup>21</sup> Va precisato che a differenza di Bassano, che sorge in riva al Brenta, Marostica dista 3 chilometri in linea d'aria dal fiume; è dunque centro brentano solo in quanto gravitante nell'area del bacino fluviale.

<sup>22</sup> Non è chiarissimo che cosa intendessero i vicentini quando dicevano che i padovani *spediebant* (forse *impediebant*?) loro il *navigium* per acqua e per terra. Tra le clausole ai padovani viene imposto di lasciare libera la via fluviale per Padova ai vicentini e di non impedirla. Mi sembra assai probabile che proprio presso la località di Fontaniva, punto di intersezione dei distretti trevigiano, padovano e vicentino e dunque area critica per le comunicazioni tra la pianura veneta orientale e quella occidentale, lungo quella direttrice che già le *Honorantie* avevano segnalato, i padovani, all'indomani della loro costituzione a comune, avvenuta nel 1138, avessero cercato di estendere la loro mano sul *vadium*, di fatto condizionando il tenore dei transiti commerciali lungo l'asse est-ovest dell'intera pianura veneta. Tanto più che il documento lascia trapelare come i padovani avessero inteso creare un blocco territoriale nel veneto centrale tra Bacchiglione e Brenta attraverso la sottomissione degli importanti castelli di Montegalda, Bassano e Marostica. Solo così, infatti, si spiega il larghissimo coinvolgimento di comunità e famiglie capitaneali dell'intero Veneto nel conflitto padovano-vicentino di cui si è detto.

<sup>23</sup> Su cui si veda ora G. PETOELLO, *Note sulla genesi e lo sviluppo della forma e delle funzioni urbane di Bassano (secoli X avvio XIX)*, in *Storia di Bassano del Grappa*, I, *Dalle origini al dominio veneziano*, a cura di G.M. VARANINI, Bassano del Grappa 2013, pp. 233-271: 235-238.

<sup>24</sup> Probabilmente questo tracciato corrispondeva a un antico asse di congiungimento tra la *via Postumia*, a nord, e la *via Annia*, a sud – cfr. M. MATTEAZZI, *Ancora sulla via "Pelosa" e sulla strada da Vicenza a Padova in età romana*, «Quaderni di archeologia del Veneto», XXIV (2008), pp. 121-124 –; a Montegalda in età basso medievale è attestato il toponimo *Corubium*, cioè *Quadrivium* – cfr. N. CARDIN, *Montegalda (Vicenza) nel Medioevo: territorio e insediamenti. Da un documento inedito dell'anno 1312*, Tesi di Laurea, rel. D. Canzian, Università degli Studi

cordo, era un villaggio che si trovava, come recita il documento della pace, «iuxta Brentam apud vadum ubi navis facit transitum», cioè dove esisteva un traghetto che consentiva di attraversare il fiume, presumibilmente su una direttrice trasversale della pianura padovano-vicentina<sup>25</sup>.

---

di Padova, a.a. 2013-2014, pp. 35-36, che secondo il Pellegrini rimanda a un percorso stradale di origine romana: G. PELLEGRINI, *Ricerche di toponomastica veneta*, Padova 1987, p. 221.

<sup>25</sup> Testimonianza del lungo corso di tale direttrice è l'esistenza poco distante dal sito cittadellese di *Trevile*, la stazione di riscossione dell'imposta regia segnalata dalle *Honorantie civitatis Papiæ* per il Veneto, individuata con sicurezza da Silvana Collodo nell'attuale Treville presso Castelfranco Veneto. Cfr. S. COLLODO, *Prolusione. Strade, territorio, commercio: l'esempio della postazione doganale di Treville nel Trevigiano (sec. X)*, in *Per terre e per acque* cit., pp. 17-28.

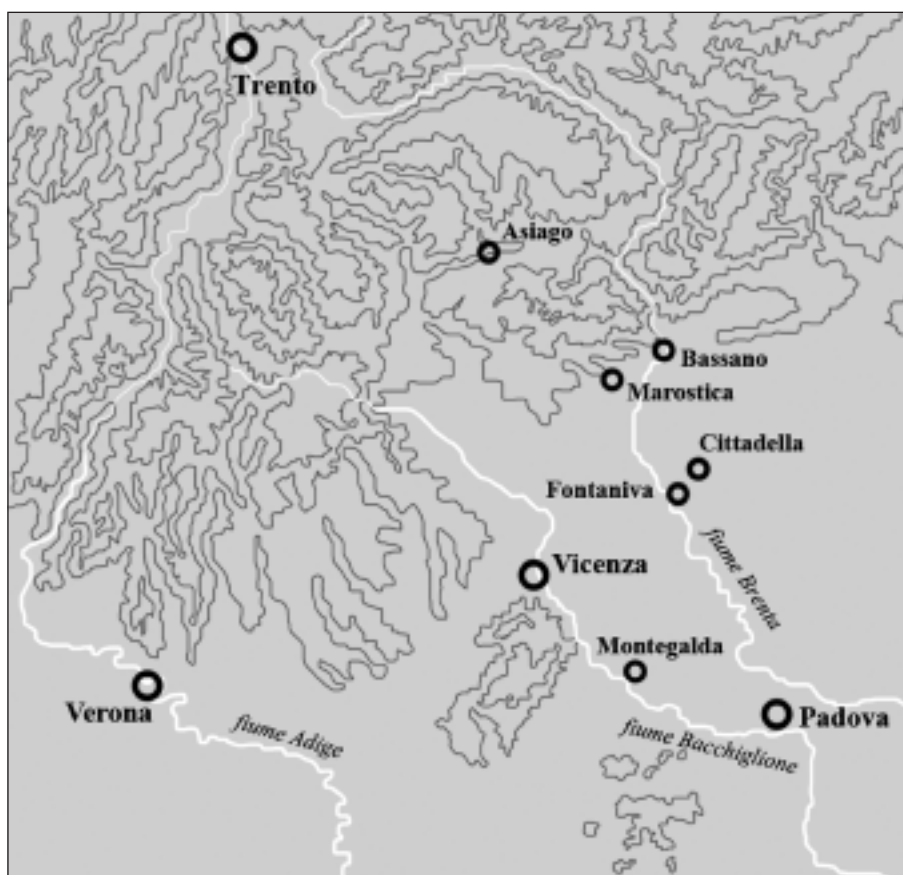


Fig. 2 - Fiumi e principali centri fluviali nella pianura centrale veneta nei secoli XII-XIII (elaborazione grafica dell'autore).



Di queste intersezioni tra direttrici trasversali di media pianura e i fiumi veneti esiste almeno un'altra testimonianza rilevante nella *cartula privilegii* risalente al 1124, concessa dal vescovo di Ceneda all'ospedale del Piave, una fondazione di accoglienza trasformata nel 1229 in un monastero cistercense. A quel transito, che si trovava nel punto in cui la *strada Ungarica*, proveniente dal Friuli, intercettava il corso del Piave (oggi Santa Maria del Piave, Mareno, Treviso)<sup>26</sup>, si affollavano pellegrini diretti a Roma, San Giacomo di Galizia, Gerusalemme e a tutti gli altri santuari; e inoltre, tutti i mercanti provenienti dai quadranti nord-orientali: «gens Silicas, Ungarica et Carinthiana, Teutonica atque Longubarda fere et omnium provinciarum»<sup>27</sup>.

Questi snodi comunicativi potevano esprimere anche una significativa capacità poleogenetica. Sul Piave non si andò oltre l'edificazione di una casa religiosa e di un piccolo villaggio, ma nel caso del Brenta è ben noto che nel 1220 il comune di Padova procedeva alla fondazione di un fortunato borgo nuovo, Cittadella, a una distanza di quattro chilometri in linea d'aria dal fiume e dal passo di Fontaniva, con l'intento evidente di stabilire una propria testa di ponte ai margini settentrionali del distretto, lungo la direttrice comunicativa che, presumibilmente fin dall'antichità, passava subito a nord delle aree paludose generate dalle risorgive di media pianura e attraversava qui, come si è detto, il fiume<sup>28</sup>. Sempre il comune padovano fu protagonista di un'altra simile iniziativa, anche se meno spettacolare negli esiti, lungo il corso dell'Adige, fondando alla fine del XIII secolo il centro di Castelbaldo in corrispondenza appunto di un passo atesino<sup>29</sup>.

L'intersezione di percorsi terrestri e vie fluviali rappresentava dunque uno degli elementi di costruzione dell'armatura territoriale della pianura ve-

---

<sup>26</sup> Sull'Ospedale del Piave si veda G. CAGNIN, *Monachesimo e ospedalità nel Trevigiano fra XII e XIII secolo*, in *Il monachesimo nel Veneto medievale*, a cura di G.B. TROLESE, Cesena 1998, pp. 133-168: 136-146.

<sup>27</sup> *Ibidem*, p. 138.

<sup>28</sup> Ancora oggi, immediatamente a sud di Cittadella si estende una delle ultime aree umide di pianura, ovvero la palude di Onara, per tradizione luogo di origine della famiglia da Romano. Sul percorso della Postumia si veda L. BOSIO, *La via Postumia da Oderzo ad Aquileia in relazione alla rete viaria romana della Venetia*, «Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti. Atti anno accademico», CXXVII, 123 (1964-1965), pp. 279-343, che corregge in parte il vecchio, documentato, saggio di P. FRACCARO, *La via Postumia nella Venezia*, in *Opuscola. Scritti di topografia e di epigrafia*, III/1, Pavia 1957, pp. 251-275.

<sup>29</sup> Per i dettagli si veda C. CORRAIN, G. COMISSO, E. ZERBINATI, *La podesteria di Castelbaldo. Tracce sul terreno e documentazione nelle scritture notarili*, e S. BORTOLAMI, *Appunti sui risvolti politico-sociali della fondazione di Castelbaldo*, entrambi in *La permuta tra l'abbazia della Vangadizza e il comune di Padova del 1298*, a cura di M. DORIN, con D. GALLO, A. BARTOLI LANGELI, II, *Studi*, Padova 2006, pp. 36-65 e 67-91 rispettivamente.

neta<sup>30</sup>, un processo questo che tra XII e XIII secolo, come si è visto, era in pieno svolgimento, sull'onda dello sviluppo economico, della rinascita delle città e della trasformazione dell'ambiente sotto l'azione umana. Si tratta, invero, di un fenomeno di cui oggi abbiamo una conoscenza lacunosa, nel senso che esso affiora rapsodicamente da un punto di vista geografico e documentario. E d'altra parte le città venete, pur approfondendo molto impegno nell'azione di riordino dell'assetto del territorio, non sembrano essere state in grado di coordinare progetti su scala sovralocale, ma si sarebbero limitate in linea di massima a gestire i propri spazi di pertinenza<sup>31</sup>. La casistica, al riguardo, è nutrita e non vale qui la pena di soffermarci.

Su un esempio però vorremmo concentrare l'attenzione a illustrazione del carattere dinamico di questo fenomeno e delle conseguenze che ne potevano derivare sul piano della ridefinizione della funzionalità e della stessa gerarchia insediativa. Dobbiamo in questo caso ancora sostare per così dire sulle sponde trevigiane del Piave. Qui, uno statuto cittadino del 1231 stabiliva la costruzione di un ponte ligneo in corrispondenza dell'attraversamento nella località che da quel momento si chiamerà Ponte di Piave<sup>32</sup>. Pressoché contestualmente (nel 1233) si stabiliva la risistemazione della strada che da occidente conduceva al ponte, provenendo da Treviso, e il tracciamento della continuazione sulla sponda orientale, dentro al territorio della diocesi di Ceneda, in direzione di Oderzo. Ma la costruzione del ponte recò con sé a cascata tutta una serie di altre conseguenze. A iniziare dal declassamento immediato degli altri vicini siti legati ai traffici piavensi. Difatti, nello stesso 1233 vennero trasferiti per disposizione statutaria a Ponte di Piave i mercati che nelle festività di san Giovanni, di santa Maria Ciriale e nel giorno di Natale si celebravano nella località di Stabiuzzo (*Sta-*

---

<sup>30</sup> Come ribadito da G.M. VARANINI, *Appunti sul sistema stradale nel Veneto tardomedievale. Secoli XII-XV*, in *Die Welt Europäischen Straßen von der Antike bis in die Frühe Neuzeit*, hrsg. von T. SZABÓ, Köln-Weimar-Wien 2009, pp. 97-117: 103; si veda al riguardo anche *Strade, traffici, viabilità in area veneta. Viaggio negli statuti comunali*, a cura di E. ORLANDO, Roma 2010, pp. 41-48.

<sup>31</sup> Al riguardo, Gian Maria Varanini ritiene che le città venete abbiano espresso «progettualità forse meno incisiva rispetto a quella della quale sono state accreditate nel loro insieme [...] le città comunali italiane [...]», non spingendosi in generale oltre l'attitudine «del disciplinamento e del controllo, del perfezionamento, della manutenzione» (VARANINI, *Appunti sul sistema stradale* cit., p. 108).

<sup>32</sup> Sulla vicenda si veda ora il documentatissimo G. CAGNIN, *La torre e la regola di Ponte di Piave (secolo XIII-XIV)*, in *Borgo Sottoreviso a Ponte di Piave (TV). L'oratorio della Maddalena Addolorata e la torre del ponte. Storia e documenti del territorio*, Ponte di Piave 2013, pp. 77-199: 78.

*blucium*). Quest'ultimo era un piccolo nucleo, evidentemente collegato alle attività di pascolo (e noto anche per aver ospitato una grangia del monastero cistercense di Santa Maria di Follina), posto una decina di chilometri a monte del nuovo ponte, nell'immediata prossimità di quello che doveva essere stato l'attraversamento del Piave della *via Postumia* di cui ancora in quell'area erano praticati alcuni tratti e al quale evidentemente si deve il rilievo di *Stablucium*, altrimenti difficile da giustificare<sup>33</sup>. Anche il castello-porto di Negrisia, tra Stabiuzzo e Ponte di Piave, del vescovo di Treviso, andò progressivamente incontro al declino e nel Trecento se ne perse la memoria<sup>34</sup>. In compenso Ponte di Piave vide progressivamente incrementare le proprie strutture. Il ponte venne fortificato su entrambe le sponde e nel 1283 l'insediamento, che si estendeva anch'esso su entrambe le sponde del fiume, trovava definizione amministrativa in qualità di *regola* appartenente alla pieve civile di Negrisia<sup>35</sup>. Nel Trecento il ponte era luogo di riscossione della *muda*; vi si tenevano regolarmente mercati frequentati, esenti dal pagamento di imposte; la torre del ponte era la residenza di un capitano inviato dalla dominante con funzioni militari e amministrative<sup>36</sup>.

Il caso di Ponte di Piave compendia dunque perfettamente lo sforzo di superamento di un assetto antico del territorio a favore di un ordinamento maggiormente funzionale alle esigenze di promozione dei traffici e delle comunicazioni proprie del comune maturo. Ma resta arduo dire quanto questo esempio rappresenti un modello generalizzabile, e anzi, come si vedrà tra poco, sulle innovazioni prevalgono gli elementi di conservazione.

---

<sup>33</sup> Che Stabiuzzo avesse goduto di uno statuto particolare nel quadro delle comunità mediopla-  
vensi può essere testimoniato anche dal fatto che in un testimoniale reso tra il 1188 e il 1190 i  
suoi abitanti si definiscono come «rimani», cioè «arimanni»: «Farolfus de Sancto Paulo inter-  
rogatus dixit idem quod Iohannes Gruatus et tanto plus quod sit quod rimani vendidisse domui  
Stablucii verbo domini patriarche»; altrove il testimoniale ricorda il possesso comune di una  
terra «inter rimanos de Stabuço et domus Stablucii» (Archivio di Stato di Venezia, Corporazioni  
Religiose Soppresse, *S. Michele in Isola di Murano*, b. 14 perg., n. 29). Sulla presenza di co-  
munità di arimanni in area veneta in età bassomedievale si veda A. CASTAGNETTI, *Regno, si-  
gnoria vescovile, arimanni e vassalli nella Saccisica dalla tarda età longobarda all'età comu-  
nale*, Verona 1997, pp. 145-158 in particolare.

<sup>34</sup> CAGNIN, *La torre* cit., p. 84.

<sup>35</sup> *Ibidem*, p. 89. Sarà interessante rilevare, peraltro, come la costruzione del ponte non abbia del  
tutto eliminato gli attraversamenti mediante passo barca, che comunque presumibilmente erano  
riservati al piccolo traffico locale (*ibidem*, pp. 84-85).

<sup>36</sup> *Ibidem*, pp. 152-160.

#### 4. I porti della bassa pianura tra XII e XIII secolo

Se in alcuni contesti, come quello trevigiano, o quello di alta pianura nel suo complesso, la politica stradale, favorita dalla antropizzazione del paesaggio, conosceva un certo incentivo, va detto che nella bassa pianura le vie fluviali con i loro approdi più o meno attrezzati restavano ancora alla base della rete delle comunicazioni<sup>37</sup>. È dunque in questo contesto che incontriamo dei *portus* veri e propri. Li abbiamo già visti menzionati per i secoli precedenti, del resto, ma ora intervengono alcuni cambiamenti importanti. Va detto, per esempio, che delle concessioni portuali fluviali di cui Venezia riesce a farsi titolare prima del Mille è scomparsa nel frattempo ogni traccia. Esse sembrano essere state riassorbite dai potentati locali, come nel caso di Portobuffolè, tornata nelle mani del vescovo di Ceneda per intero; oppure paiono essersi risolti in nulla: dei porti sul Sile e sul Piave di cui Ottone aveva autorizzato la costruzione ai veneziani non vi è alcuna testimonianza.

Altri centri invece subiscono delle promozioni. È il caso della località di Porto, sull'Adige, che è andata via via staccandosi dalla sua dirimpettaia, Legnago, e ha conosciuto una crescita progressiva dovuta all'incremento dei traffici atesini testimoniata anche dalla relativamente fitta pattuizione tra Venezia e Verona proprio relativa all'utilizzo di questa via d'acqua e ai pagamenti delle relative imposizioni daziarie<sup>38</sup>.

La documentazione veneta del XII secolo lascia anche emergere tutto un proliferare di prerogative portuali di cui ci sfugge il momento di avvio. In alcuni casi queste prerogative sembrano derivare da concessioni di giurisdizioni pubbliche. Una bolla pontificia del 1152 riconosce per esempio al vescovo di Treviso numerosi castelli e possedi, tra cui tre porti-castello, ovvero Negrisia, di cui si è detto; Mestre, nel tratto finale del modesto Marzenego, e Borbiago, il meno conosciuto di tutti, l'installazione con cui il vescovo trevigiano probabilmente contava di inserirsi nei lucrosi traffici che si svolgevano sul ramo del Brenta che i padovani avevano riattivato nel 1142-1143 per agevolare le comunicazioni con la laguna (ovvero l'attuale naviglio della Riviera del Brenta)<sup>39</sup>. In quel percorso che si snodava

---

<sup>37</sup> Complessivamente i nuovi percorsi stradali promossi dai comuni furono comunque pochi. Varanini parla al riguardo di «sostanziale staticità [*che*] è da ricollegare a diversi fattori, e in primo luogo alla facilità delle comunicazioni fluviali»: VARANINI, *Appunti sul sistema stradale* cit., p. 109.

<sup>38</sup> CASTAGNETTI, *La pieve rurale* cit., pp. 40-48.

<sup>39</sup> La bolla è edita in appendice al saggio S. TRAMONTIN, *La diocesi e i vescovi dall'alto medioevo al secolo XIII. Linee di sviluppo*, in *Storia di Treviso* cit., II, pp. 359-374. Per la deviazione del Brenta vedi nota 20.

tra paludi, diramazioni fluviali e bacini lacustri si susseguivano infatti i porti padovani di Camin e di Noventa, già di pertinenza dei canonici di Padova per concessione regia<sup>40</sup>, e poi il porto dei conti di Treviso nella località di *Portum*, appunto, probabilmente corrispondente al Porto Menai, presso Gambarare, in territorio allora trevigiano ma molto vicino ai confini veneziani di Oriago e Fusina. Questo *portus* rappresentava una struttura di servizio di una grande *curtis* incastellata, che arriva in prossimità di Mestre e di una ulteriore *ripa*, di cui i conti cercano di mantenere il controllo anche dopo essere stati costretti a vendere per debiti tutto il complesso nel 1117<sup>41</sup>.

Nel caso appena considerato si vede come i porti potessero rappresentare strutture di servizio di grandi aziende agrarie, in una fase di sviluppo della produzione e di allargamento dei coltivi. Ne sono prova anche i piccoli porti – ma sarebbe più giusto parlare di semplici attracchi – di cui i monasteri veneziani disponevano nei loro possedimenti di terraferma e che fungevano da approdo delle imbarcazioni che trasportavano le quote di raccolto di loro spettanza alla casa madre, in laguna, come provato dagli impegni imposti in numerosi atti di locazione di beni appartenenti appunto ai detti monasteri.

Ma i porti possono essere essi stessi cespiti di guadagno. I monaci del monastero veneziano di Sant'Ilario si recavano dopo il 1144 presso il citato porto padovano di Noventa per riscuotere il quarantesimo dalle navi che vi transitavano come forma di risarcimento riconosciuto a essi dal comune di Padova per i danni inferti al monastero dagli interventi del comune patavino sul sistema fluviale del Brenta. Dunque, a quell'altezza cronologica il neonato comune patavino doveva aver avuto la disponibilità della riscossione delle imposte portuali sul Brenta. Secondo una ben nota testimonianza, poi, sempre i monaci di Sant'Ilario erano in grado, attraverso la costruzione di un argine – evidentemente uno sbarramento – di costringere le navi che discendevano il Brenta verso la laguna a essere tirate in secco e poi le si faceva nuovamente continuare dopo essere state calate in una *bampatura*, cioè forse un bacino portuale nella disponibilità dei monaci stessi<sup>42</sup>. Pur

---

<sup>40</sup> S. BORTOLAMI, *Il Brenta medievale nella pianura veneta. Note per una storia politico-territoriale*, in *Il Brenta*, a cura di A. BONDESAN, G. CANIATO, D. GASPARINI, F. VALLERANI, M. ZANNETTI, Sommacampagna (VR) 2003, pp. 209-233: 222; ID., *Pieve e «Territorium civitatis» nel medioevo. Ricerche sul campione padovano*, in *Chiese, spazi, società nelle Venezia medievali*, Roma 1999, pp. 261-364: 286.

<sup>41</sup> *SS. Ilario e Benedetto e S. Gregorio*, a cura di L. LANFRANCHI, B. STRINA, Venezia 1965, p. 59.

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 84, doc. 28.

forse senza disporre di un vero e proprio porto, poi, sappiamo che i monaci del monastero atesino della Vangadizza disponevano dello *ius catene* sull'Adigetto, che certamente doveva corrispondere alla capacità di imporre una contribuzione fiscale sul traffico polesano sulla rotta Verona-Venezia<sup>43</sup>.

Il XII secolo nell'area nord-orientale, e con questo chiudiamo la casistica, ci consente di assistere anche alla nascita di una vera e propria città-porto. Si tratta di Portogruaro, caso di recente approfondito da Silvana Collo<sup>44</sup>. Il centro, oggi in provincia di Venezia, sorge sulle rive di un fiume di risorgiva, il Lèmene, che fin dal nome rimanda a un territorio di frontiera. Nella fattispecie, si tratta del confine, ancora oggi, tra territorio della diocesi di Concordia e territorio della diocesi di Ceneda. Il caso di Portogruaro è fortunato. Possediamo infatti la carta di livello con cui nel 1140 il vescovo di Concordia concedeva a un gruppo di *negociatores* o *portulani* delle superfici da urbanizzare lungo le due sponde del fiume. I concessionari si potevano avvalere oltre che della casa, che si impegnavano a costruire, anche dei diritti di commercio. Il sito decollò rapidamente verso una dimensione urbana, che Collo<sup>44</sup> riconduce sostanzialmente a un modello di tipo germanico: fondazione di un centro in un sito di grande interesse comunicativo con concessione di libertà mercantili e accesso della comunità in prosieguo di tempo alla dignità di *cives*, espressamente riconosciuta da Venezia al momento dell'inglobamento nello stato da terra, nel 1420. Portogruaro era collocata sulla "via dei metalli", la strada imperiale che da Villach, per Tarvisio, Gemona, San Daniele giungeva al nostro centro dove il ferro veniva imbarcato per Venezia<sup>45</sup>.

Il comprensorio delimitato dai fiumi Livenza e Tagliamento, entro cui scorre anche il Lèmene, appare comunque punteggiato nel basso medioevo da una fitta presenza portuale. Di Portobuffolè si è già detto; ma a poche centinaia di metri in linea d'aria, e presumibilmente lungo la stessa Livenza, si trovava il *portus de Mansoedo*, oggi Mansuè, dotato di una *turris*, come ricordato da un documento del 1199<sup>46</sup>. Ma soprattutto, a non più

---

<sup>43</sup> «Preterea suprascriptus domnus Albertus syndicus, procurator et nuncius prefati domini abbatis [...] investivit dominum Beldemandum syndicum communis et hominum civitatis Padue recipientem de cathena seu iure habendi et tenendi cathenam in flumine Athesis et flumine Veglo, et de pedagio»; *La permuta* cit., I, *Il documento*, p. 39.

<sup>44</sup> Cfr. S. COLLODO, *Libertas mercantile e autonomia municipale nei percorsi di Portogruaro fra medioevo e prima età moderna (sec. XII-XVI)*, in *Tra Livenza e Tagliamento. Arte e cultura a Portogruaro e nel territorio concordiese tra XV e XVI secolo*, a cura di A.M. SPIAZZI, L. MAJOLI, Portogruaro 2009, pp. 21-37.

<sup>45</sup> R. VERGANI, *Le vie dei metalli*, in *Per terre e per acque* cit., pp. 299-318: 305.

<sup>46</sup> *Acta et Diplomata e R. Tabulario veneto*, a cura di A.S. MINOTTO, II/1, *Documenta ad Belunum Cenetam Feltria Tarvisium spectantia*, Venetiis 1871, pp. 27-28.

di venti chilometri a nord-est si trovava il *Portus Naonis*, l'odierna Pordenone, che pur essendo sorto su un piccolo corso d'acqua, il Noncello, poteva fregiarsi fin dal 1232 della definizione di *terra*, ed era in grado nel 1251 di consentire a Corrado IV di imbarcarsi qui «cum navigio et maximo apparatu» alla volta della Puglia, non senza essere transitato, peraltro, per il porto sul Tagliamento di Latisana<sup>47</sup>. Il comprensorio stretto tra il basso corso del Tagliamento, il Noncello, il Lèmene e la Livenza si connotavano così per la densità portuale, che si giustifica considerando che quel corridoio rappresentava uno snodo fondamentale nelle relazioni tra l'area carinziana e l'Adriatico.

## 5. Aree umide e insediamenti

### 5.1. Bonifiche e nuove fondazioni

Dato per scontato che il rapporto con l'acqua è una caratteristica che riguardò (e riguarda) tutte le comunità umane, va detto che questa relazione si articolò nel medioevo secondo livelli di intensità variabili, in correlazione con le diverse caratteristiche ambientali in cui essa si sviluppò. Nel Veneto, dunque, possiamo individuare come spazi privilegiati per la presente ricerca tutta la bassa pianura a valle della linea delle risorgive, e i vari bacini fluviali, per un verso collettori del drenaggio imbrifero, per un altro causa della formazione di paludi e ristagni lungo tutto il loro percorso come esito della difficoltà – soprattutto, pare, bassomedievale – di contenimento delle periodiche inondazioni<sup>48</sup>.

---

<sup>47</sup> S. BORTOLAMI, *Una chiesa, una città, le origini del duomo di Pordenone tra spirito civico e sentimento religioso*, in *Chiese, spazi società* cit., pp. 414-446: 430. Sul porto di Latisana vedi anche D. DEGRASSI, *L'economia nel tardo medioevo*, in P. CAMMAROSANO, F. DE VITT, D. DE GRASSI, *Storia della società friulana, I, Il medioevo*, a cura di P. CAMMAROSANO, Tavagnacco 1988, pp. 269-435: 318-321.

<sup>48</sup> È un dato questo che può stupire, ma, come ha evidenziato da Vito Fumagalli, nell'alto medioevo, proprio per la carenza delle arginature, le acque di piena avevano la possibilità di espandersi in estese ramificazioni fluviali e ampie golene, e in generale in un paesaggio già molto segnato dalla presenza di ristagni; solo a partire dal XII secolo, quando nella pianura padana venne prodotto un grande sforzo di irregimentazione dei corsi d'acqua e di bonifica delle paludi «le piene fluviali costituirono una minaccia al paesaggio, all'economia, agli uomini che erano cresciuti numerosi vicino alle rive dei fiumi» (V. FUMAGALLI, *Il paesaggio si trasforma: colonizzazione e bonifica durante il Medioevo. L'esempio emiliano*, in *Le campagne italiane prima e dopo il Mille*, a cura di B. ANDREOLLI, A. CASTAGNETTI, V. FUMAGALLI, P. GALETTI, M. MONTANARI, G. PASQUALI, Bologna 1985, pp. 95-131: 97). Le alluvioni furono inoltre facilitate nel basso medioevo anche dall'azione di disboscamento attuata sia in pianura sia in montagna; non più trattenuta dai boschi, infatti, l'acqua era libera di erodere grandi quantitativi di rocce, fango

In generale è difficile sfuggire anche per questo territorio all'interpretazione generalizzante delle dinamiche insediative secondo la quale «dal XII secolo in poi nasce e si afferma via via una mentalità utilitaristica che punta alla resa sempre maggiore delle terre, che non tollera, in via di principio, quegli spazi che erano legati a una economia meno produttiva»<sup>49</sup>, ovvero, appunto, nelle pianure, le golene, le paludi e gli scoli naturali. Il Veneto offre al riguardo esempi molto noti, come la bonifica nel 1199 del Palù di Zevio, una ventina di chilometri a sud di Verona. Nella dichiarazione di intenti che apre il *Liber de divisionibus paludis comunis Verone*, vergato in quella circostanza dal notaio Enverardo, e pubblicato da Andrea Castagnetti ormai quarant'anni fa<sup>50</sup>, si dice espressamente che, poiché la città di Verona era gravemente carente di granaglie, e poiché esisteva (per l'appunto presso Zevio) una certa palude «infructuosa et sterilis» in quanto soffocata dal fango e dai canneti, se ne decideva la bonifica a utilità in parte degli abitanti della città e in parte delle «vicine ville». Questa tendenza generale è stata confermata in tempi relativamente recenti anche nella sintesi che Gerard Rippe ha dedicato al territorio padovano. A giudizio dello studioso gli ultimi decenni del XII secolo, in particolare dopo la pace di Costanza, segnano una svolta, un cambiamento di scala, con l'intervento massiccio delle istituzioni cittadine e dei consortili signorili a esse collegate in grandi opere di bonifica e di canalizzazione della pianura<sup>51</sup>.

La stagione che precedette questa svolta vide comunque intrecciarsi tra insediamenti e aree umide una relazione molto stretta. Sempre a proposito di Padova, il cui territorio per gran parte si distendeva sulla bassa pianura umida a sud delle risorgive, Rippe ha potuto individuare su base topono-

---

e sabbie che progressivamente innalzavano i letti dei fiumi (ID., *Il paesaggio delle campagne nei primi secoli del medioevo*, in *L'ambiente vegetale nell'alto medioevo*, I, Spoleto 1990, pp. 19-53: 46). Segnalo comunque che almeno nel caso di Padova nel XIII secolo questa ipotesi non pare confermata; Gerard Rippe, al riguardo, nota infatti che «si les chroniqueurs [...] signalent, au long du XIII<sup>e</sup> siècle, disettes et grands froids destructeurs de récoltes, ils ne mentionnent pas de grave incident dû aux eaux courantes». E questo sarebbe dipeso, in una fase climatica peraltro favorevole, dai lavori di bonifica e arginatura compiuti in precedenza – G. RIPPE, *Padoue et son contado (X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles)*. *Société et pouvoirs*, Rome 2003, p. 537. Nei decenni centrali del Trecento, invece, anche nel padovano non mancano le menzioni di gravi disastri dovuti alle inondazioni: cfr. S. BORTOLAMI, *Il Graticolato in età medioevale tra persistenze e innovazione*, in *Antico e sempre nuovo. L'agro centuriato a nord-est di Padova dalle origini all'età contemporanea*, a cura di C. MENGOTTI, S. BORTOLAMI, Sommacampagna (VR) 2012, pp. 125-221: 204.

<sup>49</sup> FUMAGALLI, *Il paesaggio si trasforma* cit., p. 124.

<sup>50</sup> A. CASTAGNETTI, *Primi aspetti di politica annonaria nell'Italia comunale. La bonifica della «palus comunis Verone» (1194-1199)*, «Studi medievali», s. III, XV (1974), pp. 363-481.

<sup>51</sup> RIPPE, *Padoue et son contado* cit., p. 519.



mastica alcune località che sorsero evidentemente grazie a iniziative di bonifica o comunque in stretto rapporto con l'ambiente acqueo: Gambarare, attestato nel 1084 nelle vicinanze di Mira, nell'area del cosiddetto delta Ilariano<sup>52</sup>; Brusegana, sul Bacchiglione (forse, secondo Rippe, da «brusa» – e «gana», canna, segnalato nel 1026 come «villa nova que dicitur Burziganana»); Paluello, tra Strà e Dolo, oggi lungo la Riviera del Brenta, esistente dal 1117; Lozzo, nell'area dei colli Euganei, che deriva da «lutus», fangoso, perché sorto appunto presso un'area paludosa; Boiòn, in Saccisica (il territorio legato al centro di Piove di Sacco, ai confini con le prime valli lagunari), con rimando al “ribollire” di risorgive o fontanazzi. Non si tratta che di pochi esempi, a cui moltissimi altri potrebbero essere aggiunti, in realtà<sup>53</sup>. Rippe infatti segnala quelli che a parer suo sono sicuramente siti «nés de l'assèchement des marécages ou ont construi leur terroir sur des terres longtemps amphibies», invitando per il resto a una ragionevole cautela nell'applicazione del criterio toponomastico per la definizione dell'origine dei villaggi padovani. Va comunque detto che, anche semplicemente scorrendo l'indice dei luoghi annesso al volume, si possono individuare moltissimi centri e microlocalità, se non nati in seguito a bonifiche di paludi, certamente connessi alla presenza dell'acqua<sup>54</sup>. E non si tratta presumibilmente che della punta di un *iceberg*, considerando la miriade di microtoponimi legati alla presenza delle fosse o delle paludi che la documentazione padovana presenta e su cui non è il caso di insistere qui ancora. Del resto, lo stesso capoluogo, sorto a soli 13 metri sul livello del mare in un'area stretta tra i fiumi Brenta e Bacchiglione, subì tra tardoantico e primo medioevo gli effetti di un pesante dissesto idrogeologico di cui restano tracce toponimiche almeno nelle località della cintura urbana di Morlisse (zona di ristagno di acque), Vanzo (area sopraelevata rispetto a un territorio allagato), le citate Brusegana, Vigodarzere, e nel nome di quella che

---

<sup>52</sup> Si tratta del territorio in prossimità della laguna centrale interessato da un fittissimo e mutevole reticolo fluviale che annoverava anche uno o più dei rami deltizi del Brenta.

<sup>53</sup> RIPPE, *Padoue et son contado* cit., p. 507.

<sup>54</sup> Anguillara, Arzere di Mezzo, Arzere di Sacco, Arzercavalli (*arzere* cioè argine), Bagnoli, Bagnolo, Bagnolo dell'Abate, Bagnolo di Sopra, Bagnolo di Sotto, Brenta dell'Abbà (o Castel di Brenta), Cavarzere, Cona (cioè avvallamento), Conche, Fontaniva, otto località o luoghi-detti recanti il prefisso «fossa», Gorgo, Isola dell'Abbà, Marecla, Mareseda (da *marra*, luogo paludoso), Maserada (luogo destinato alla macerazione del lino, come si vedrà), Palù di Casa, Paluello, Ponte San Nicolò, Pontecasale, Ponteglese, Pontelongo, Porto, Pozzo Cavaliolo, Pozzo Paganico, Pozzoveggiani, Trambacche (ossia «inter ambas aquas», perché compreso tra i fiumi Tesina e Bacchiglione), *Vadum de Silice*, *Vadum de Monario*, Vallonga, Vigodarzere, Vò (*vadum*, guado) Castellano, Vò d'Este, Vò dei Buffi, Volta Brusegana.

è oggi una delle principali piazze del centro cittadino (e peraltro una delle più grandi in Europa), ovvero Prato della Valle, già Valle del Mercato<sup>55</sup>.

Bortolami, infaticabile indagatore della sovrabbondante casistica padovana in tema di insediamenti rurali<sup>56</sup>, ha evidenziato come nella prima fase dell'agrarizzazione delle campagne patavine, ovvero quella verificatasi entro il 900-950 nel quadro della diffusione della grande proprietà ecclesiastica, fosse stata coinvolta dalla messa a coltura in primo luogo una lingua del territorio distesa lungo il corso del Brenta nel quadrante settentrionale, mentre in quello meridionale la colonizzazione agraria si distendeva lungo il Bacchiglione<sup>57</sup>, aree che certamente dovevano essere fortemente interessate dalla presenza di ristagni e paludi. Sugli ostacoli e sui pericoli che la vicinanza al fiume e la convivenza con gli spazi umidi dovevano comportare ebbero la meglio evidentemente i vantaggi che da questo tipo di ambiente provenivano. Vantaggi certamente in termini di comunicazione e scambio, ma anche di sicurezza militare, di disponibilità di acqua per le irrigazioni o per altre attività imprenditoriali – su cui si tornerà –, e di integrazione economica derivante dallo sfruttamento dell'incolto.

## 5.2. Fiumi e incastellamento

Non vi è certo da stupirsi, dunque, se anche l'incastellamento si innervò sulla rete fluviale<sup>58</sup>. Una puntuale, minuta disamina condotta sul basso corso del Piave, ovvero solo per il tratto trevigiano del fiume compreso tra la stretta alpina di Alano-Quero e il margine della laguna, enumera tra XII e XIII secolo più di sessanta tra castelli, torri, cortine fortificate, di perti-

---

<sup>55</sup> Cfr. S. COLLODO, *Il Prato della Valle. Storia della rinascita di un'area suburbana*, in *Una società in trasformazione. Padova tra XI e XV secolo*, Padova 1990, pp. 101-136: 104-119.

<sup>56</sup> Cfr. S. BORTOLAMI, *Territorio e società in un comune rurale veneto (sec. XI-XIII). Pernumia e i suoi statuti*, Venezia 1978; inoltre, per non citarne che alcuni, ID., «Per acresiere et multiplicare il suo territorio». *Villaggi e borghi di fondazione preordinata nelle Venezie medievali*, in *Castelfranco Veneto nel quadro delle nuove fondazioni medievali*, a cura di S. BORTOLAMI, G. CECCHETTO, Castelfranco Veneto 2001, pp. 81-137; ID., *Arzergrande e Vallonga: due villaggi della Saccisica nel medioevo*, in *Arzergrande e Vallonga. La memoria storica di due comunità*, a cura di G. ROSADA, Treviso 2003, pp. 49-91; ID., *Da "Casale" a "Casalserugo". Il lungo medioevo di un territorio e di una società*, in *Casalserugo. Dall'antichità all'Ottocento. Uomini, paesaggi, istituzioni*, a cura di S. BORTOLAMI, Casalserugo 2008, pp. 25-75; fino al lavoro pubblicato postumo dedicato al Graticolato romano a nord di Padova, in cui i riferimenti ambientali e al problema della gestione delle acque in particolare sono fondamentali (*Il Graticolato* cit., pp. 125-221).

<sup>57</sup> ID., *Pieve e «territorium civitatis»* cit., p. 267; RIPPE, *Padoue et son contado* cit., p. 510.

<sup>58</sup> Si veda una casistica per il Bacchiglione in, A.A. SETTIA, *Insediamenti fluviali fortificati*, in *Il Bacchiglione* cit., pp. 223-237.

nenza di volta in volta di signori locali, notabili cittadini, consorzi privati, comunità rurali<sup>59</sup>. Ma anche l'idrografia minore fu pienamente investita dal fenomeno. Ne è un esempio davvero significativo la linea fortificata che si distendeva lungo il corso del fiume Muson, un rivo di risorgiva che separava i distretti urbani di Treviso e di Padova. Qui, secondo un recente censimento, lungo un percorso di una ventina di chilometri in direzione nord-ovest sud-est, tra la media pianura e il bordo lagunare si possono contare, sempre tra XII e XIII secolo, i castelli di Camposampiero, Rustega, Borgorico, Massanzago, Stigliano, Villanova degli Alvarotti, Castelliviero, Mirano<sup>60</sup>. Considerazioni analoghe si possono svolgere anche per altri contesti simili, come quello del fiume Livenza, un corso d'acqua lungo poco più di un centinaio di chilometri, anch'esso individuato come linea di confine tra due distretti, ovvero il comitato trevigiano-cenedese, e il territorio patriarchino. Assumendo come fase di verifica il XIII secolo, a partire dalle sorgenti incontriamo qui dapprima il castello di Polcenigo, poi quello di Caneva, di Sacile, di Cavolano (castello "doppio", presente cioè su tutte e due le sponde del fiume), la motta di Gaiarine, il castello di Brugnera, quindi Portobuffolè, Meduna, Motta di Livenza, Lorenzaga, San Stino e infine, in prossimità del margine lagunare, Torre di Mosto<sup>61</sup>. Un'immagine efficace delle modalità dell'incastellamento fluviale, desumibile grazie all'impiego di informazioni di tipo archeologico, è quella che Fabio Saggiore ha fornito di un'area fluviale posta nella pianura veronese meridionale tra Adige e Mincio, nel fitto reticolo idrografico costituito dai fiumi Tartaro, Tione e Menago, dove almeno dal X secolo, «i castelli [*Trevenzuolo, Bovolone, Nogara, Moratica, Erbè, Sorgà, Villimpenta, Ponteposero*] risultano per lo più edificati [...] privilegiando i dossi rilevati della pianura posti a ridosso dei corsi fluviali», e comunque a una distanza dall'acqua mai superiore ai 100 metri<sup>62</sup>.

In realtà è molto difficile trovare nella pianura veneta il caso di un castello al quale non si possa abbinare un corso d'acqua. Questo dato, di per sé scontato, assume una valenza più specifica se si pensa che i castelli rappresentavano uno degli elementi delle dinamiche del popolamento e so-

---

<sup>59</sup> CAGNIN, *La torre* cit., p. 92.

<sup>60</sup> R. RONCATO, *Acque e insediamenti: sinergie sovradistrettuali fra Muson e alto-Sile (secoli XII-XIV)*, in *Acque e territorio nel Veneto medievale*, a cura di D. CANZIAN, R. SIMONETTI, Roma 2012, pp. 41-57: 42. Mancano purtroppo adeguate indagini archeologiche che consentano di meglio circoscrivere sia sotto il profilo cronologico sia sotto quello strutturale le caratteristiche di questo incastellamento.

<sup>61</sup> Per il quale rimando al mio CANZIAN, *I castelli di passo e di fiume* cit., pp. 173-185.

<sup>62</sup> SAGGIORO, *Paesaggi di pianura* cit., p. 116.

prattutto erano nuclei di condensazione delle strutture di controllo del territorio e degli uomini<sup>63</sup>. Il loro allineamento lungo i corsi dei fiumi trasformava questi ultimi in assi di affermazione di signorie locali, linee o nuclei di forza che disegnavano sul territorio una non effimera geografia del potere ricalcata sulla rete idrografica. Accade, solo per fare alcuni esempi, per i castelli sul Tione del monastero veronese di San Zeno (Trevenzuolo, Moratica, Villimpenta); per il castello sul Brenta di Bassano, fulcro della signoria rurale dei da Romano; o per le fortezze sul Bacchiglione dei conti di Vicenza (Montegalda, Montegaldella e Montemerlo)<sup>64</sup>, e quelle sul Piave dei conti di Treviso e del ramificato consortile a essi collegato; oppure per i citati castelli del Muson, lungo il quale si erano affermate le famiglie capitaneali dei Camposampiero, degli Alvarotti-da Crespignaga, dei Tempesta (avvocati questi ultimi del vescovo di Treviso); o ancora per il bacino Livenza-Meduna-Noncello, ai margini orientali del distretto di Treviso, dove si trovavano i possesi e i castelli eponimi dei da Prata, dei da Polcenigo e dei Porcia, oltre ad alcuni dei castelli più importanti dei da Camino, come Cavolano, Portobuffolè (dal 1307) e Motta (di Livenza)<sup>65</sup>. Tutte queste famiglie appartengono alla fascia più elevata dell'aristocrazia dell'antica marca trevigiana, famiglie che potremmo equiparare per potenza a quelle che in ambito lombardo vengono definite di rango capitaneale.

---

<sup>63</sup> Anche se non l'unico, come sottolineato da Saggioro, il quale evidenzia accanto alla presenza dei castelli, anche la diffusione di villaggi o abitati aperti, spesso collegati alla fondazione castrense e a volte destinati a sviluppi più fortunati dello stesso castello (*ibidem*, p. 117).

<sup>64</sup> G. CRACCO, *Da comune di famiglie a città satellite (1183-1311)*, in *Storia di Vicenza* cit., II, p. 78.

<sup>65</sup> Nella matura stagione comunale alcune di queste "linee" assunsero poi alla funzione di tracciato confinario, come si è visto, e come risulta confermato dalla menzione nei sigilli prodotti da Padova e da Treviso in avanzata età comunale dei fiumi Adige, Muson, Noncello come limiti dei rispettivi territori. Per Padova: «Muson, mons, Athes, mare certos dant mihi fines» (il fiume Musone, le prealpi venete, il fiume Adige e il mare della Laguna Veneta); per Treviso: «Monti, Musoni, ponto, dominorumque Naoni» (le prealpi venete, il fiume Musone, il mare della Laguna Veneta e il fiume Noncello); cfr. A. ARZONE, *L'iconografia rateriana e il sigillo medievale di Verona: appunti per una ricerca*, in *La più antica veduta di Verona. Iconografia rateriana. L'archetipo e l'immagine tramandata*, a cura di A. ARZONE, E. NAPIONE, Verona 2012, pp. 183-198: 187. La menzione del Noncello come margine orientale del distretto di Treviso, in luogo della più appropriata Livenza, appare ancora oggi poco chiara. Il Noncello è infatti un minuscolo corso d'acqua (15 chilometri) che attraversa Pordenone e si getta nel Meduna, a sua volta affluente della Livenza. Reinhard Härtel intravede dietro questa anomalia una voluta provocazione, ovvero «una permanente dichiarazione di guerra al patriarcato [*di Aquileia*]», storico competitore di Treviso in quella fascia territoriale centrata sul corso della Livenza, che ancora oggi separa il Veneto dal Friuli Venezia Giulia; cfr. R. HÄRTEL, *Il comune di Treviso e l'area patriarchina (secoli XII-XIV)*, in *Storia di Treviso* cit., II, pp. 213-241: 228.

Questa predilezione signorile per gli insediamenti fluviali è ovviamente collegabile ai vantaggi che dall'acqua derivavano, come si è detto. Possiamo aggiungere che in un certo senso, proprio il controllo dei fiumi, nella dinamica centro-periferia che caratterizzò lo sviluppo del comune urbano italico, rappresentava anche un valido contrappeso signorile alle velleità di monopolio politico ed economico espresse dai centri urbani.

## 6. *Sistemi produttivi e centri fluviali*

L'indotto legato alla vicinanza a un'area umida è, come si può immaginare, assai variegato. Abbiamo visto la diffusione dei porti, e quindi dei mercati, fluviali. Ma il fiume, o la palude, era sfruttabile sia come produttore di energia, sia per le risorse biologiche di cui è portatore (cibo, materiale da messa in opera), sia infine come "laboratorio" per attività manifatturiere. In tutti i casi, lo sfruttamento dell'acqua comportava un intervento umano significativo sull'ambiente e un impatto di cui in qualche caso è possibile oggi valutare la portata. Come ciò si poté riflettere sugli insediamenti?

### 6.1. *Le attività manifatturiere: siti di lavorazione del lino*

Fiumi e paludi alimentarono anche significative attività di manifattura, sfruttando l'energia dell'acqua per i magli, i folli da panni e da carta, le segherie<sup>66</sup>. A volte queste attività finirono per imprimere agli insediamenti umani un marchio molto definito, che trovava una sua sanzione nella toponomastica, come si vedrà. Anche in questo caso si trattò di un fenomeno dinamico, legato all'evoluzione delle forme dell'insediamento e ai mutamenti dell'ambiente.

Analisi recenti condotte in area veneta attraverso la valorizzazione delle indagini archeologiche o l'applicazione della palinologia e della dendrologia mostrano efficacemente il nesso dinamico tra modifica degli abitati, attività produttive e cambiamenti ambientali. Le ricerche di Fabio Saggioro sulla Bassa veronese e in particolare su Nogara, hanno illustrato come questo villaggio, sorto nel IX secolo lungo il fiume Tartaro, fosse andato spo-

---

<sup>66</sup> Si tratta di attività su cui è difficile avere notizie antecedenti al XIV secolo – gli statuti veronesi del 1276 riportano notizia dell'esistenza di una sega idraulica nel Campo marzio cittadino; cfr. *Gli statuti veronesi del 1276 colle correzioni e le aggiunte fino al 1323 (cod. Campostrini, Bibl. Civica di Verona)*, I, a cura di G. SANDRI, Venezia 1940, p. 654 –; le ricerche archeologiche potrebbero al riguardo fornire dati nuovi.

standosi nei secoli XI-XIII verso siti morfologicamente più elevati, a causa di variazioni nel livello del fiume, mentre le aree un tempo residenziali in prossimità del fiume venivano destinate a funzioni produttive, per lo più dedicate alla lavorazione dei metalli o ai transiti fluviali. Tra XIII e XIV secolo, poi, l'area fluviale venne definitivamente abbandonata anche dalle attività produttive, divenendo «una prateria umida [...] probabilmente quasi costantemente allagata e non più o scarsamente regolata». In un certo senso, dunque, il fiume si è qui ripreso il suo spazio. Questo tipo di svolgimento è tanto più interessante perché è rilevabile con caratteristiche simili anche in una serie di altri casi appartenenti al medesimo comprensorio territoriale. A Bovolone, sul Menago, per esempio, gli scavi hanno messo in luce come tra X e XI secolo un'area parzialmente recintata di circa 17 ettari racchiudesse al suo interno forni e aree di lavorazione artigianale<sup>67</sup>. In generale, questi dati ci confermano che, come nel caso dei mulini, su cui si tornerà, le attività molto legate all'acqua possono conoscere fasi di fortuna alterna.

Una maggiore stabilità dell'attività produttiva può forse essere segnalata dalla cristallizzazione toponomastica di quella stessa attività. È il caso, oggetto di un vecchio studio di Vittorio Lazzarini<sup>68</sup>, del toponimo «Vo», frequentemente ricorrente nel padovano, anche nelle varianti *vao*, *val-*: Vo, Vo dei Buffi, Vo Castellano, Baòne (da Vadone), Val di Zocco, Vallòngo. Il termine rappresenta una deformazione per contrazione della parola *vadum*, cioè “guado”. Il Lazzarini, che ne riscontrava in ambito padovano ventitré attestazioni diverse, osservava che è rilevante non tanto il numero quanto il fatto che la parola *vadum* divenne nel padovano sinonimo di “luogo dove si mette a macerare il lino”, e in qualche caso anche la canapa. Quella del lino era per il territorio di Padova e del Polesine una tradizione consolidata. Nota è al riguardo la convenzione stabilita nel 1005 tra la comunità di Sacco (Piove di Sacco), nella pianura umida della Bassa padovana, e il doge in base al quale i saccensi venivano esentati dal pagamento di imposizioni

---

<sup>67</sup> F. SAGGIORO, G.M. VARANINI, *Insedimenti e popolamento nel Veronese tra documentazione scritta e ricerca archeologica (secoli XII-XV)*, in *Assetti territoriali e villaggi abbandonati (secoli XII-XIV)*, Atti del convegno (Cherasco, 18-20 novembre 2011), a cura di F. PANERO, G. PINTO, Cherasco 2012, pp. 233-274: 268-274); cfr. anche F. SAGGIORO, *Paesaggi di pianura: trasformazioni del popolamento tra Età romana e Medioevo*, Firenze 2010, pp. 111-135: 116 e 129.

<sup>68</sup> V. LAZZARINI, *Della voce “Vadum” nei documenti padovani*, in *Scritti di paleografia e diplomatica, seconda edizione ampliata con sei saggi*, Padova 1969, pp. 308-326. Il toponimo «Vo», peraltro, non è l'unico a testimoniare di questa pratica. Bisogna aggiungere infatti almeno anche Maserà, a sud di Padova, e Maserada, presso il Piave.

commerciali nel territorio del dogado in cambio del pagamento al palazzo di un tributo di 200 libbre annue di lino, tributo che più tardi, dimezzato, veniva incamerato dalla dogaresa che faceva filare il lino consegnato alle schiave della corte<sup>69</sup>.

Come si è detto, le attività più propriamente legate allo sfruttamento dell'energia idraulica recano testimonianze documentarie solo per l'ultimo periodo del medioevo. In particolare, abbiamo notizia di folli per la produzione della carta nel Trecento sia in area padovana (presso Battaglia, tra Padova e Monselice) che in area trevigiana (nell'immediata periferica della città e presso la località di Lancenigo), dove l'attività di fabbricazione della carta *bombacina* poteva avvalersi della ricchezza d'acque sorgive e delle ricche forniture di materia prima (gli stracci) provenienti dalla vicina metropoli veneziana<sup>70</sup>.

L'officina diffusa, rappresentata dal pulviscolo degli operatori del settore dei metalli presenti oltre che nelle città pressoché in tutti i villaggi, e gli impianti più specializzati (le gualchiere, i magli), per i secoli del medioevo centrale fino al Trecento attendono ancora una messa a punto, che peraltro potrebbe produrre novità significative per il Veneto attraverso il ricorso alle fonti materiali e all'archeologia.

## 6.2. *I mulini*

L'attività principe legata alla presenza dell'acqua era comunque quella molitoria. Della diffusione di questa pratica non occorre nemmeno dire, poiché i dati documentari sono talmente numerosi che è impossibile tentare anche una semplice sintesi. E, anzi, sarebbe al riguardo certamente auspicabile un lavoro di censimento sistematico che fornisse dati quantitativi affidabili, al di là della congerie delle segnalazioni. Questo naturalmente consentirebbe di meglio comprendere il tenore della produzione granaria, ma anche di valutare altri aspetti meno immediati ma ugualmente interessanti,

---

<sup>69</sup> *Ibidem*, p. 309 e nota 3. Numerosi sono poi i canoni in lino, di solito al nono, richiesti dal monastero di San Pietro in Maone ai suoi livellari polesani; cfr., per esempio, *I cartulari di S. Pietro in Maone presso Rovigo (sec. XII-XV)*, a cura di P. GRIGUOLO, D. GALLO, Roma 2011, p. 32, doc. 22, 11 gennaio 1243, Sant'Apollinare; p. 40, doc. 27, 1 dicembre 1269, Baltone; p. 47, doc. 33, 2 marzo 1260, Baltone.

<sup>70</sup> Sulla produzione della carta si vedano i saggi di Vittorio LAZZARINI sui cartari trecenteschi di Padova e Treviso, e cioè *L'industria della carta nel padovano durante la dominazione carrarese*, e ID., *Il maestro cartaro Pace da Frabiano a Treviso*, entrambi raccolti nel volume *Scritti di paleografia e diplomatica* cit., pp. 39-51 e 52-63 rispettivamente; si veda inoltre S. COLLODO, *Artigiani e salariati: il maestro cartaro Nicolò di Antonio da Fabriano*, in *Una società in trasformazione* cit., pp. 445-472.

come quelli legati al rapporto tra impianti e modificazioni ambientali e insediative. I mulini infatti erano apprestamenti per un verso fortemente legati al mutevole regime idrico dei fiumi e alle variazioni dei loro corsi, ragione per cui questa attività era soggetta a interruzioni brusche o a riconversioni; per un altro, potevano essere loro stessi all'origine di mutamenti del contesto.

Solo a titolo di esempio del primo ordine di problemi, segnalo due casi particolarmente eloquenti. Il primo è stato recentemente messo a fuoco da Remy Simonetti. Si tratta della vicenda dei mulini che i veneziani Minotto possedevano alla metà del Duecento circa nella zona della foce del ramo del Brenta di Oriago, non lontano da Mestre. Pietro Minotto alimentava le sue macine, come era pratica comune, grazie a una derivazione dal corso del Brenta. Nel 1283 aveva incrementato la propria attività ottenendo dal governo ducale due laghi nella stessa area e l'autorizzazione alla costruzione di altri impianti con tutti gli apprestamenti necessari. Da questo momento i Minotto edificano argini e sbarrano paludi allo scopo di migliorare il funzionamento degli stessi mulini. La loro avventura imprenditoriale in questo spazio subisce però una svolta nei primi decenni del Trecento, quando il ramo del Brenta da cui ricavavano l'acqua per i loro impianti si atrofizza. Essi tuttavia non si perdono d'animo, e sul ramo disseccato del fiume ricavano un «territorium manualiter sublevatum» su cui costruiscono case e altri edifici tra cui persino una chiesa intitolata a Sant'Onofrio; un nuovo villaggio, insomma. I mulini nel frattempo hanno progressivamente ridotto la loro attività e nel 1324 si prospetta la loro dismissione poiché «quasi nichil masenant»<sup>71</sup>. E tutto questo nell'arco di una quarantina d'anni. Uno sviluppo per certi versi in senso contrario rispetto a quello appena definito è rappresentato dal secondo caso, che si riferisce ai mulini della località di Quinto, presso Treviso. Qui nel 1227 il *campesor* Pietro Grasso cedeva una sua motta *lapidea* con fossati, *castelare*, cinque *clausure* e una peschiera sul Sile; non viene citato nessun mulino, dunque. Ma nel 1264 si torna a menzionare lo stesso complesso, questa volta proprio a proposito di un mulino che sorgeva «prope motam de Quinto ubi olim fuerunt tres poste molendini»<sup>72</sup>. A Quinto, quindi, nell'arco di trentasette anni si era passati da una situazione nella quale non sembrano esserci stati mulini, a una successiva non meglio precisata in cui ce n'erano tre, di cui alla fine di questo arco di tempo ne resta solo uno.

---

<sup>71</sup> SIMONETTI, *Da Padova a Venezia* cit., pp. 129-134.

<sup>72</sup> Cfr. D. CANZIAN, *Tra insediamenti fortificati e fortificazione signorile: le motte nella pianura veneta tra Bacchiglione e Livenza alla luce delle fonti scritte*, «Archeologia medievale», XI (2013), pp. 145-154: 151.



Si tratta come si può vedere di schegge documentarie che, per fornire davvero un'indicazione tendenziale sulla persistenza o sulla volatilità della presenza degli impianti di macinazione, andrebbero contestualizzate e incrementate, come si è detto, da analisi più sistematiche<sup>73</sup>.

Per quanto riguarda l'impatto ambientale, come si direbbe oggi, della presenza dei mulini, conosciutissime sono le molte disposizioni statutarie che raccomandano che le *poste molendini* non ostacolino il libero deflusso delle acque<sup>74</sup> o addirittura dei natanti nel corso dei fiumi, specialmente in ambito urbano. Ma gli sbarramenti costituiti dalle ruote o dagli argini realizzati per convogliare con più forza l'acqua sulle ruote potevano modificare sensibilmente anche nelle campagne il regime idraulico dei fiumi e arrecare gravi danni al territorio circostante, come si vede in una icastica testimonianza resa in un processo del 1276, relativo alla già citata località di Stabiuzzo. Un testimone ricordava infatti come prima che da parte di due soci veneziani venisse edificato un mulino sul modesto corso d'acqua della Negrisia, «aqua erat ita parva quod potebat ire ad pedem et cum plaustris»; ma «postquam dicta posta molendini et opus ipsius factum fuit, dicta aqua est ita magna quod equi possunt nodare et nodant quando transeunt ibidem, et continue dicta aqua dat dampnum terris et possessionibus dicti monasterii [*di Follina*] iacentibus in Stabluço»<sup>75</sup>.

Quanto questi contenziosi fossero frequenti non è ancora stato fatto oggetto di stime, ma sappiamo che episodi simili si sono verificati certamente anche in altre aree della pianura veneta<sup>76</sup>. Certamente, ciò non scoraggiò la messa in opera degli impianti molitori, che erano troppo importanti per

---

<sup>73</sup> Può essere prova del carattere spesso effimero delle installazioni molitorie il fatto che dal punto di vista toponomastico hanno lasciato nel Veneto scarse attestazioni, a parte nella microtoponomastica. Fa forse eccezione il centro di Rovigo, di cui l'Olivieri riconduce l'origine (*Rhodigium*, la cui prima attestazione risale all'838) al nome proprio germanico *Hrodico* (D. OLIVIERI, *Toponomastica veneta*, Venezia-Roma 1961, p. 33), ma che potrebbe anche riferirsi alla ruota del mulino, definita in area lombarda «rodigino» (*Rodixinum*), termine con cui a dire il vero si indicava la ruota di un qualsiasi impianto idraulico o anche la quantità d'acqua necessaria a farlo funzionare; cfr. L. CHIAPPA MAURI, *I mulini ad acqua nel Milanese (secoli X-XV)*, Roma 1984, p. 111.

<sup>74</sup> Cfr. per esempio *Strade, traffici, viabilità* cit., p. 46.

<sup>75</sup> Il testimoniale è edito a cura di Gionata TASINI in *Dissesto idrogeologico e intervento umano nella documentazione d'archivio: i casi di Gorgo (Padova) e di Stabiuzzo (Treviso)*, in *Acque e territorio* cit., pp. 189-227: 220.

<sup>76</sup> Si veda per esempio il caso del tutto analogo testimoniato a Trevenzuolo (Verona) nel 1179 – F. SAGGIORO, G.M. VARANINI, *Insediamento umano, terra e acque nella pianura veronese (IX-XIV secolo): archeologia e fonti scritte*, in *Acque e territorio* cit., pp. 95-113: 107.

l'economia e per il semplice sostentamento della popolazione delle campagne e a maggior ragione delle città, dove infatti li troviamo abbondantemente presenti fino all'epoca moderna e, almeno nel caso di Padova<sup>77</sup>, alle soglie della contemporaneità<sup>78</sup>. Anche per questi problemi non si può che auspicare la messa a punto di una casistica davvero rappresentativa.

### 6.3. *La pesca*

Quando parliamo di attività connesse alle acque interne poi non possiamo certo ignorare la pesca. La documentazione su questa pratica è diffusa – basti pensare agli innumerevoli riferimenti alla pesca (e alla caccia) come diritti accessori nelle transazioni patrimoniali –, ma molto generica. In alcune aree della pianura veneta, tuttavia, le condizioni ambientali determinarono una netta specializzazione delle comunità in questo settore della produzione. Il riferimento è in particolare allo spazio che si apriva a sud del centro euganeo di Monselice e che di fatto tra laghi interni, paludi e canneti giungeva fino all'Adige prima, e continuava poi sull'altra sponda del fiume fino al Po e alla sua vasta area deltizia. È dunque su questa specifica area che concentreremo le brevi note che seguono.

Come segnalato da Francesco Bottaro, nei villaggi immediatamente a sud di Monselice, «pare plausibile pensare [...] che le valli non fossero una malsana e inutile distesa di acquitrini. Attorno a esse infatti si sviluppò una vera “economia dell'incolto” che seppe usare sapientemente le risorse naturali e spontanee del soprassuolo»<sup>79</sup>. Abbiamo purtroppo tracce tardive delle modalità di gestione collettiva delle risorse ittiche di questo ambito, tracce che con cautela possiamo interpretare con il metodo regressivo. Emerge dunque da esse che a inizio Quattrocento le comunità (Gazzo, Vi-

---

<sup>77</sup> Dei mulini affastellati disordinatamente lungo il Bacchiglione, subito fuori una delle porte cittadine, nella contrada padovana dei mulini, appunto, esiste addirittura una vivida testimonianza fotografica *ante* 1882: *Storia di Padova. Dall'antichità all'età contemporanea*, Sommacampagna (VR) 2009, fig. 63.

<sup>78</sup> Con tutta probabilità la presenza dei mulini nelle campagne doveva essere subordinata all'adozione di cautele ambientali, come l'assegnazione agli impianti di aree a specifica destinazione d'uso separate dai nuclei abitativi. A Monselice, per esempio, i mulini – distinti da una non meglio definita *domus molendinorum* – erano stati allocati «in contrata Bagnaroli iusta pontem», cioè presso il corso d'acqua che conduceva a Padova, detto anche *Reveria*, cioè Riviera, lungo la quale si trovavano anche le «valles comunis Padue», ovvero delle aree di pesca di pertinenza della dominante; cfr. *Il «Liber iurium» del comune di Monselice (secoli XII-XIV)*, a cura di S. BORTOLAMI, L. CABERLIN, Roma 2005, p. 320, doc. 138, 10 giugno 1303.

<sup>79</sup> F. BOTTARO, *Pesca di valle e commercio ittico a Padova nel Quattrocento*, Padova 2004, p. 19.

ghizzolo) avevano quanto meno una compartecipazione nella gestione dei diritti di pesca rispetto ai titolari eminenti, che nella fattispecie erano la canonica agostiniana di Carceri e i marchesi d'Este, i quali concedevano le acque a livello. Si riproduceva insomma anche nel caso delle acque la distinzione tra diritto eminente e diritto utile, tanto comune sulla terra coltivata<sup>80</sup>. In altri esempi il diritto di pesca assume più propriamente la forma della concessione in forma di locazione concessa a ogni singolo pescatore. Accade, per esempio, nel Quattrocento con le poste di pesca nella medesima area di pertinenza del comune di Monselice. E tuttavia, anche in questo caso, si può vedere come la dimensione comunitaria avesse ancora un suo spazio se si considera che nell'assegnazione dei lotti i pescatori di Pozzonovo mantenevano la precedenza su tutte le altre comunità<sup>81</sup>.

Allo sfruttamento comunitario allude anche, secondo Silvana Collodo, un atto del 1171 relativo all'utilizzo degli acquitrini lungo un ramo allora secondario dell'Adige presso la località di Anguillara (*nomen omen*), dove con tutta probabilità diritti signorili (dei Carraresi) e prerogative della comunità locale, infiltrate peraltro da soggetti appartenenti ad altre comunità atesine, si intrecciavano in un bilanciato equilibrio che prevedeva una sorta di reciproco riconoscimento<sup>82</sup>. L'utilizzo comunitario di queste risorse era del resto presupposto dalle stesse modalità degli insediamenti. Essendo il suolo largamente occupato dalle acque e dai canneti, come si è detto, gli spazi disponibili restavano i dossi e gli argini. Le comunità umane qui ristrette dovevano occuparsi sia della pesca sia della tutela delle condizioni ambientali, per esempio attraverso la manutenzione degli argini, cosa che certamente presupponeva uno sforzo collettivo. Esempari, al riguardo, le disposizioni stabilite dal comune di Monselice per i consorti padovani cui nel 1304 viene assegnata la *palus comunis*, detta anche *palus Insule*. I concessionari sono tenuti al pagamento del canone. Ma il comune e gli *hominnes* di Monselice devono restaurare l'argine nuovo, costruire un *barbacane* presso il detto argine della larghezza di quattro piedi, secondo quanto stabilito da frate Bocaleca – celebre *enzegnerius* padovano, a sua volta con-

---

<sup>80</sup> Id., *L'incolto produttivo: pesca e zone umide tra Adige e Colli Euganei nel XV secolo*, in *Acque e territorio* cit., pp. 83-94: 93.

<sup>81</sup> Id., *Pesca di valle* cit., p. 37. Un'economia fortemente basata sulla pesca è anche quella di alcuni villaggi in pieno Polesine, tra le attuali località di Sant'Apollinare di Rovigo e Ceregnano, a sud del corso dell'Adige, così come emerge dalla documentazione del monastero di San Pietro in Maone, dove molte sono le investiture monastiche di valli, *entalci* di valle, acque, a favore di pescatori locali, tenuti alla corresponsione di canoni misti in cui regolarmente compaiono *pisci cavedagni* (tinche, lucci) o ancor meglio le pregiate anguille. Cfr. *I cartulari* cit.

<sup>82</sup> COLLODO, *Le chiese del marchese* cit., nota 25 e testo corrispondente.

cessionario di una quota della *palus* – e da altri due consorti, e sistemare altri argini ancora. Qui siamo per così dire in una fase avanzata dello sfruttamento dell'incolto paludoso, indotta dalla pressione della dominante: la comunità di Monselice ha infatti monetizzato la rendita, ma le sono comunque rimasti gli obblighi<sup>83</sup>.

Infine, la pesca su questi laghi di pianura avveniva secondo il metodo detto “vagantivo”, ovvero non su specchi d'acqua privati, individuali, ma in acque aperte, demaniali, ovvero sottoposte a un diritto “pubblico” o da esso derivato, come le proprietà dei grandi enti monastici o delle famiglie dell'alta aristocrazia<sup>84</sup>. Ne derivava che si trattava di una pesca su concessione, riservata di solito a piccole società, non del tutto immemori però di antichi privilegi collettivi. È quello che pare di capire da una vicenda polesana del 1319. Nel settembre di quell'anno vari pescatori sono citati a comparire per dimostrare il titolo grazie al quale esercitano diritti di pesca *ad vagantivum* in alcune valli spettanti a San Pietro in Maone; appurato dietro loro stessa ammissione che essi non avevano alcun privilegio in tal senso, il rettore di San Pietro, Protasio, procede al rinnovo delle concessioni a loro favore. Si può pensare certo a un tentativo di abuso da parte dei pescatori, ma l'affermazione per cui essi, nel caso in cui avessero avuto qualche diritto di pesca, lo rimettevano comunque a Protasio lascia pensare che nella definizione di queste prerogative potesse esistere un certo margine di incertezza, legata appunto ad antichi usi giuridici<sup>85</sup>.

---

<sup>83</sup> Cfr. *Il «liber iurium»* cit., p. 227, doc. 102, 22 febbraio 1304. Il documento mi sembra confermi in pieno l'ipotesi di “conquista del contado”, su cui invece esprime dei dubbi il Bortolami nell'introduzione al volume (p. XLIII). Proprio l'esclusione dei «consortes qui fuerint natione terre Montissilicis et venerunt cives Padue a viginti annis citra», su cui si interroga lo studioso, mi sembra precisi che le concessioni sono aperte a cittadini padovani di nascita monselicense purché risiedano a Padova da più di vent'anni. Si vuole dunque evitare il più possibile che vi siano legami forti con la società locale. Il documento del resto dice espressamente che la porzione di palude interessata doveva essere divisa «inter infrascriptos consortes de Padua» (p. 227). Il fatto che tra gli investiti poi incontriamo anche alcuni esponenti di illustri famiglie monselicensi (Paltanieri, Troti) prova, credo, che quei singoli si erano trasferiti a Padova da più di vent'anni (e anzi non è escluso che la disposizione sopracitata fosse proprio “tagliata” sulla loro situazione). Sulle grandi famiglie di Monselice si veda S. BORTOLAMI, *Monselice, «oppidum opulentissimum»: formazione e primi sviluppi di una comunità semiurbana del Veneto medievale*, in *Monselice. Storia, cultura e arte di un centro “minore” del Veneto*, a cura di A. RIGON, Monselice 1994, pp. 101-171: 140-150.

<sup>84</sup> BOTTARO, *Pesca di valle* cit., p. 38, nota 29.

<sup>85</sup> *I cartulari* cit., p. 41, doc. 28, 24 settembre 1319, Rovigo.

# *Navi, uomini e cantieri in Liguria fra tardo medioevo ed età moderna*

ENRICO BASSO

## *1. Porti e arsenali di Liguria*

Affrontare il discorso della portualità ligure e della sua importanza economica in età tardomedievale da un punto di vista generale avrebbe imposto la realizzazione di una vera e propria “enciclopedia”, che avrebbe oltretutto portato a ripercorrere strade già ampiamente battute dalla storiografia esistente sull’attività commerciale dei porti liguri in quel periodo<sup>1</sup>; si è pertanto scelto di concentrare l’attenzione in questa sede su un aspetto particolare, che appare suscettibile di riflessioni sia sotto l’aspetto economico, sia sotto quello della politica generalmente seguita da Genova nei confronti degli altri centri costieri della Liguria nonché delle relazioni fra questi ultimi e l’entroterra della regione, e cioè quello dell’attività cantieristica.

Contrariamente al ben noto e ampiamente studiato modello veneziano, concentrato intorno al grande arsenale della Repubblica, al tempo stesso fondamento e simbolo della potenza della Serenissima sul mare<sup>2</sup>, la vicenda della cantieristica navale ligure durante il medioevo e l’età moderna può infatti essere definita come un processo policentrico, che vede cantieri attivi lungo tutto l’arco delle Riviere<sup>3</sup>.

Questa “dispersione” è frutto anche di una precisa impostazione che i governanti del comune genovese diedero alle loro relazioni con le altre comunità liguri in questo specifico settore: nel corso del processo di costruzione di quello che venne definito il *Dominium* del comune durante il XII secolo<sup>4</sup>, i patti siglati con le varie comunità per stabilire la forma e l’inten-

---

<sup>1</sup> Si rinvia in proposito ai saggi contenuti nel volume *Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)*, a cura di G. DORIA, P. MASSA PIERGIOVANNI, «Atti della Società Ligure di Storia Patria (d’ora in poi ASLi)», n. s., XXVIII/1 (1988).

<sup>2</sup> E. CONCINA, *L’Arsenale della Repubblica di Venezia*, Milano 2006.

<sup>3</sup> Lo studio più completo e recente sull’argomento è quello di F. CICILIOT, *Le superbe navi. Cantieri e tipologie navali liguri medievali*, Savona 2005 (Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria, d’ora in poi ASSSP, n. s., XLI).

<sup>4</sup> V. POLONIO, *Da provincia a signora del mare. Secoli VI-XIII*, in *Storia di Genova. Mediterraneo, Europa, Atlantico*, a cura di D. PUNCUH, Genova 2003, pp. 111-231: 145-155.

sità dei loro rapporti con la città dominante comprendevano anche specifici obblighi in materia di fornitura di galee per la flotta, nel caso dei centri costieri, e di materiali per le costruzioni navali e uomini per gli equipaggi in quello delle comunità di entroterra<sup>5</sup>.

La complessa e frammentata struttura del *Dominium* genovese si riflette così anche nella distribuzione dei cantieri e nella composizione delle flotte, come possono bene illustrare gli elenchi dettagliati delle provenienze di uomini e navi presenti nelle file della flotta genovese impegnata nei momenti decisivi del secolare scontro con Pisa fra il 1284 e il 1285, così come

---

<sup>5</sup> I documenti relativi, registrati nei *Libri iurium* del comune, sono editi in *I Libri iurium della Repubblica di Genova*, a cura di A. ROVERE, D. PUNCUH, S. DELLACASA, I/1-4, Genova 1992-1998.



Fig. 1 - Cristoforo de' Grassi, *Veduta di Genova nel 1481*, 1596. In questa fedele copia cinquecentesca dell'originale andato successivamente perduto, nel quale veniva presentata la scena della partenza della squadra navale genovese diretta a Otranto per unirsi alla flotta cristiana impegnata nella riconquista della città dalle mani dei Turchi, si può cogliere, fra gli altri particolari del porto di Genova, il profilo turrato della darsena affiancata, sulla sinistra, dalle gallerie dell'Arsenale delle galee.

ci vengono riportati dall'annalista Jacopo Doria<sup>6</sup>. Oltre alle galee "di famiglia" appartenenti alle *compagne* e ai consortili dell'aristocrazia cittadina, come appunto la *Sanctus Matheus*, armata ed equipaggiata dal consortile dei Doria, a bordo della quale lo stesso Jacopo partecipò alla cruciale battaglia della Meloria (1284)<sup>7</sup>, appaiono infatti in queste liste unità fornite da tutte le comunità dell'arco costiero ligure, e sono ricordati i rematori provenienti dall'entroterra.

Nonostante la costruzione a partire dagli ultimi decenni del XIII secolo del complesso della Darsena, che andò a costituire il "cuore" del sistema portuale genovese<sup>8</sup>, e i frequenti interventi di miglioria di cui questo fu oggetto nel corso dei secoli successivi per opera della magistratura dei Padri del Comune<sup>9</sup>, al cui controllo diretto era stato affidato dal 1440, l'assenza, programmaticamente voluta, di una "flotta di Stato" per tutto il medioevo non consentì in definitiva all'arsenale genovese di assumere un rilievo primario, lasciando a questa struttura essenzialmente funzioni di rimessaggio e riparazione<sup>10</sup>, limitate ulteriormente dalla sua capienza abbastanza ridotta,

---

<sup>6</sup> *Annali genovesi di Caffaro e de' suoi continuatori*, V, a cura di C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, Roma 1929 (Fonti per la storia d'Italia, Medio Evo, XIVbis), pp. 52-56. L'elenco dettagliato degli uomini forniti alla flotta impegnata alla Meloria nel 1284, pur preannunciato dall'annalista nel testo, non è stato in effetti trascritto nel codice, ma, a parte i dati desumibili dai riferimenti presenti nel racconto stesso della battaglia, si può presumere che fosse sostanzialmente analogo a quello relativo alla grande flotta armata l'anno successivo per l'attacco contro Porto Pisano riportato nella medesima opera alle pp. 62-64.

<sup>7</sup> JACOPO D'ORIA, *La chiesa di San Matteo in Genova*, Genova 1860, pp. 250-258.

<sup>8</sup> Per la ricostruzione della gestione della Darsena, disponiamo di un serie di registri che coprono il periodo 1357-1421; Archivio di Stato di Genova (d'ora in poi ASGe), *Antico Comune* (d'ora in poi AC), 206-214.

<sup>9</sup> Gli interventi dei Padri del Comune nell'area portuale sono ampiamente documentati nei registri superstiti dell'archivio di questa magistratura, attualmente suddivisi tra l'Archivio di Stato di Genova e l'Archivio Storico del Comune di Genova: ASGe, AC, 189-205 (anni 1340-1408); Archivio Storico del Comune di Genova (d'ora in poi ASGe), *Padri del Comune*, per un totale di 262 registri contabili generali relativi agli anni 1412-1801 e di 11 registri e 11 filze specificamente riferiti al porto per gli anni 1460-1795. Per un chiarimento delle vicende che portarono allo smembramento dell'archivio in due sedi di conservazione diverse, cfr. V. POLONIO, *L'amministrazione della Res Publica genovese fra Tre e Quattrocento: l'archivio "Antico Comune"*, «ASLi», n. s., XVII/1 (1977); E. ARIOTI, «Quando deposta la Corona di Sovrana»: tradizione documentaria e identità municipale alle origini dell'Archivio storico comunale di Genova, in *Spazi per la memoria storica. La storia di Genova attraverso le vicende delle sedi e dei documenti dell'Archivio di Stato*, a cura di A. ASSINI, P. CAROLI, Roma 2009, pp. 389-407.

<sup>10</sup> Nel momento culminante della sua evoluzione la struttura era suddivisa in tre parti principali: la Darsena delle barche (o del vino), la Darsena delle galere e l'arsenale propriamente detto (*darsinale*). Ciascuna di esse aveva funzioni specifiche: la prima era il punto di sbarco di una serie di mercanzie soggette al pagamento di particolari gabelle, come il vino e il sale, mentre la

che consentiva di utilizzarlo solo per poche unità alla volta, in quanto, nonostante questa zona militare del porto rivestisse un'indubbia importanza anche dal punto di vista strategico (come dimostrano i progetti di rafforzamento delle sue fortificazioni promossi nei secoli XV-XVI tanto all'epoca delle dominazioni francesi, quanto di quelle milanesi)<sup>11</sup>, gli amministratori della città e le magistrature specificamente incaricate della gestione degli spazi portuali, come i *Salvatores portus ac moduli* (le competenze dei quali confluirono nel corso di questo periodo in quelle dei Padri del Comune)

---

seconda era il punto di attracco riparato per le galee, utilizzate tanto a scopi commerciali che per servizi militari. L'arsenale, costruito sulla base di una scogliera naturale e costituito da una serie di grandi navate su pilastri coperte da capriate che reggevano un tetto in lastre di ardesia, ospitava gli scali utilizzati per la riparazione e l'armamento delle galee. Erano presenti nell'area anche i magazzini deputati alle forniture: dalle macellerie alle zone di salagione delle carni destinate alle provviste, dalle attrezzerie dei remi alle zone riservate alle artiglierie e al deposito delle munizioni. Uno specifico magazzino era destinato in età moderna alle attrezzature della *galera capitana*, l'ammiraglia della flotta di Stato. Sulle funzioni della Darsena nell'ambito dell'armamento navale in età tardomedievale, cfr. G.G. MUSSO, *Armamento e navigazione a Genova tra il Tre e Quattrocento (appunti e documenti)*, «Miscellanea di storia ligure», n. s., III (1973), pp. 7-77.

<sup>11</sup> ASGe, AC, 208-209, 211, 213 (anni 1402-1405); E. BASSO, *Castelli e fortificazioni nelle città portuali dell'area alto-tirrenica*, in *Castelli e fortezze nelle città e nei centri minori italiani (secoli XIII-XV)*, Atti del convegno (Cherasco, 15-16 novembre 2008), a cura di F. PANERO, G. PINTO, Cherasco 2009, pp. 119-159: 138-140.

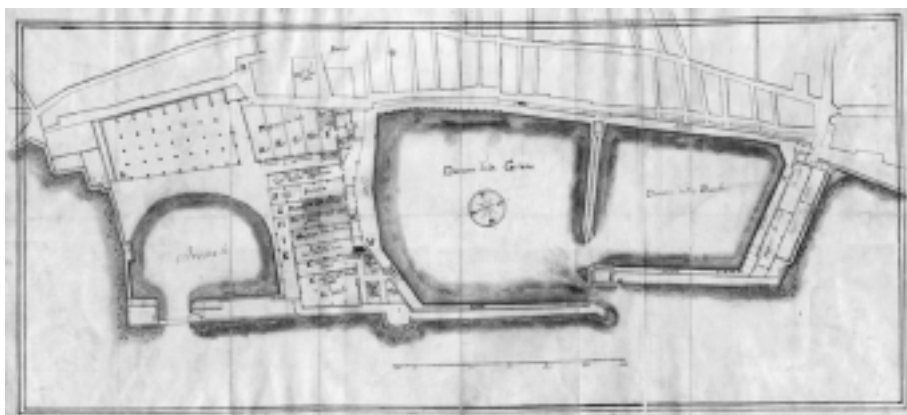


Fig. 2 - Darsena di Genova, sec. XVIII (ASGe, *Raccolta cartografica*, b. 9, 448). Confrontando questa pianta con l'immagine precedente possiamo cogliere le trasformazioni subite dall'arsenale e dalla darsena nel corso dell'età moderna.



non accettarono mai di sacrificare a esigenze militari e alla cantieristica l'espansione delle aree dedicate all'attività commerciale<sup>12</sup>.

La posizione dei ceti dirigenti genovesi su questo punto era a tal punto radicata che quando, negli anni Settanta del XV secolo, Galeazzo Maria Sforza, duca di Milano e signore di Genova, promosse l'ambizioso progetto di creazione *ex novo* di una flotta ducale in grado di competere con quelle di Napoli e Venezia, scelse di sviluppare le strutture che avrebbero dovuto realizzare e ospitare le sue nuove galee a Savona e alla Spezia, località ritenute anche più sicure dal punto di vista politico, confermando così indirettamente la situazione di diffusione delle strutture cantieristiche sulla costa ligure<sup>13</sup>.

Da un lato, dunque, abbiamo la ben nota linea fondamentale della politica genovese mirata a evitare che lungo la costa ligure potesse sorgere un insediamento portuale in grado di esercitare una concorrenza commerciale nei confronti dello scalo della Dominante – politica in omaggio alla quale fra la metà del XII e la metà del XIII secolo il comune mise in atto, come si è detto, ogni sistema per assumere il controllo dei porti delle potenziali rivali, soprattutto lungo la Riviera occidentale, come Savona, Albenga e Ventimiglia, e inibirne lo sviluppo quali centri di un commercio marittimo a largo raggio –, dall'altro l'evidenza testimoniata dalle fonti documentarie della vivacità e della fitta presenza dell'attività cantieristica proprio in quelle stesse aree, che per la loro posizione geografica meglio potevano approfittare della ricca provvista di materiali da costruzione offerta dai boschi dell'entroterra montagnoso della Liguria.

L'apparente dicotomia si risolve tuttavia nella considerazione del quadro complessivo dell'organizzazione che Genova diede al proprio *Dominium*: l'interesse principale dei genovesi era, come si è detto, quello di evitare la nascita di concorrenti pericolosamente vicini al loro scalo principale, ma, una volta raggiunto questo risultato, che possiamo considerare acquisito

---

<sup>12</sup> Sulla distribuzione degli spazi nell'area portuale, in particolare in riferimento alla presenza di aree di cantiere al suo interno, cfr. L. GROSSI BIANCHI, *Gli approdi delle consorterie e il porto del Comune di Genova*, in *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, a cura di E. POLEGGI, Genova 1989, pp. 299-307.

<sup>13</sup> R. MUSSO, *L'arsenale sforzesco di Savona (1471-1518)*, in *Studi in omaggio a Carlo Russo, presidente onorario, nel suo settantacinquesimo compleanno*, a cura della Società Savonese di Storia Patria, Savona 1995, pp. 285-294; ID., *La "armata navale" di Galeazzo Maria Sforza e l'arsenale ducale della Spezia*, in *Navalia. Archeologia e storia*, Savona 1996, pp. 87-104.

con gli accordi imposti alle città e ai signori del Ponente nel 1251<sup>14</sup>, non era loro intenzione stroncare la vitalità e l'attività economica di insediamenti portuali che potevano assumere un ruolo specifico nel quadro del sistema complessivo dei traffici gestiti dalle *élites* genovesi.

Se infatti dopo la metà del XIII secolo i porti di Albenga e Ventimiglia, anche a causa di eventi naturali e bellici che alterarono il corso dei fiumi allo sbocco dei quali si collocavano questi scali, persero rapidamente di importanza<sup>15</sup>, il porto di Savona, al contrario, assunse un ruolo ben preciso nel quadro della rete commerciale genovese: escluso dalla partecipazione diretta ai traffici a lungo raggio verso il Levante e l'Atlantico dal tenore degli accordi che imponevano alle navi in partenza o in arrivo uno scalo preventivo nel porto di Genova, lo scalo savonese assunse importanza primaria non solo per il traffico costiero delle merci (aspetto assolutamente non secondario dal punto di vista logistico ed economico in un territorio nel quale i collegamenti commerciali per via di terra risultavano assai lenti e complessi, o addirittura quasi impossibili), ma soprattutto quale principale terminale delle rotte commerciali che collegavano la Liguria alla Corsica e alla Sardegna, ruolo divenuto quasi esclusivo nel corso del XIV secolo e dal quale gli operatori economici savonesi ebbero modo di trarre consistenti guadagni<sup>16</sup>.

## 2. Un'“area di cantiere” lungo tutto l'arco costiero

A rafforzare il processo di diffusione dei centri di armamento navale lungo tutto l'arco costiero, con una particolare concentrazione nel tratto compreso tra Sampierdarena e Finale<sup>17</sup>, contribuì indubbiamente anche l'atteggiamento seguito tanto dal comune quanto dai rappresentanti dell'ari-

---

<sup>14</sup> *I Libri iurium* cit., I/4, docc. 716-717, 720, 746, 760.

<sup>15</sup> J. COSTA RESTAGNO, *Albenga topografia medievale. Immagini della città*, Bordighera 1979 (Collana storico-archeologica della Liguria occidentale, XXI), pp. 27-28, 133-167, 177-182; EAD., *Albenga*, Genova 1985 (Le città della Liguria, 4), pp. 18-20; BASSO, *Castelli e fortificazioni* cit., pp. 123-127. Nel XIII secolo è già evidente come l'approdo di Albenga fosse ormai l'antistante isola Gallinaria, e negli statuti del 1288 venne inserito uno specifico capitolo relativo al progetto di costruzione di un nuovo porto; *Il compasso da navigare. Opera italiana della metà del secolo XIII*, a cura di B.R. MOTZO, Cagliari 1947, p. 18; *Gli Statuti di Albenga del 1288*, a cura di J. COSTA RESTAGNO, Genova 1995 (Fonti per la storia della Liguria, III), p. 149, cap. 152.

<sup>16</sup> Si vedano in proposito i dati presentati da L. GALLINARI, *Una dinastia in guerra e un re securat? I Giudici d'Arborea e Giovanni I re d'Aragona (1379-1396)*, Cagliari 2013.

<sup>17</sup> F. CICILIOT, *Fra cantieri e campagne nel Ponente ligure di età colombiana*, in *Navi e navigazione in Riviera nell'età di Cristoforo Colombo*, Imperia 2006, pp. 9-10.

stocrazia commerciale che del governo comunale tenevano le redini: la ben nota propensione degli operatori genovesi verso iniziative private, condotte fuori dal controllo dell'autorità comunale e solo in un secondo tempo eventualmente rafforzate dall'intervento della mano pubblica<sup>18</sup>, trovava una piena rispondenza nell'organizzazione policentrica dell'armamento navale.

Che ciò avvenisse con il sostanziale consenso del comune è dimostrato con chiarezza dall'analisi della documentazione di cui possiamo disporre in proposito: posto il fatto che, come si è già detto, a Genova non esistette mai qualcosa di paragonabile alle forme di controllo esercitato dalle autorità veneziane sulle costruzioni navali<sup>19</sup>, possiamo rilevare come anche nei momenti di maggiore necessità le autorità pubbliche si limitassero sostanzialmente a coordinare l'attività organizzata e promossa dai privati.

Caso esemplare in tal senso può essere considerato quello ben documentato e assai noto della flotta organizzata nel 1351 in occasione del conflitto che vedeva Genova contrapposta all'alleanza tra Venezia, la Corona d'Aragona e l'impero bizantino<sup>20</sup>: se prendiamo in esame i dettagliatissimi registri, fortunatamente pervenutici, che consentono di seguire le vicende dell'armamento e dell'impiego successivo delle unità della flotta, protagonista della grande battaglia del Bosforo (1352), possiamo notare come solo sei delle sessanta unità che sarebbero partite al comando dell'ammiraglio Paganino Doria verso l'Oriente – tra cui quella dello stesso comandante – fossero state realizzate nella Darsena delle galee<sup>21</sup>; la maggioranza venne invece costruita in cantieri privati, alcuni dei quali collocati all'interno degli spazi portuali genovesi, come il molo, o subito all'esterno, come la spiaggia di Sarzano, mentre altre vennero impostate in cantieri posti fuori dalle mura, in aree suburbane, come la valle del Bisagno o la spiaggia di Sampierdarena, o ben più lontani, se teniamo conto che gli estremi rilevabili dalle annotazioni sono le località di Taggia, a occidente, e Sestri Levante, a oriente.

A conferma del fatto che la destinazione d'uso e la committenza dei vascelli non influivano, almeno apparentemente, sulla scelta dei cantieri dove essi venivano impostati, si possono qui ricordare i casi della realizzazione

---

<sup>18</sup> E. BASSO, *Insedimenti e commercio nel Mediterraneo bassomedievale. I mercanti genovesi dal Mar Nero all'Atlantico*, Torino 2008, pp. 23-68.

<sup>19</sup> F.C. LANE, *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Torino 1983.

<sup>20</sup> G. PETTI BALBI, *Tra dogato e principato: il Tre e il Quattrocento*, in *Storia di Genova* cit., pp. 233-324: 263-264.

<sup>21</sup> ASGe, AC, 690-692. Su questi registri, cfr. M. BALARD, *À propos de la bataille du Bosphore. L'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople (1351-1352)*, «Travaux et mémoires du Centre de Recherches d'Histoire et Civilisation byzantines», IV (1970), pp. 431-469.



di quattro galee commissionate da re Pietro I di Castiglia, che vennero costruite all'interno della darsena nel 1356 (presumibilmente si tratta delle stesse unità che vennero successivamente impiegate nel conflitto castigliano-aragonese scoppiato nel 1357), e della costruzione di quattro galee per conto del comune di Genova, per le quali al contrario l'ammiraglio Leonardo Boccanegra scelse nel 1358 di servirsi dei cantieri di Savona<sup>22</sup>.

La distribuzione della capacità produttiva genovese su un ampio raggio è del resto confermata da una fonte esterna: nei capitoli della pace trattata nel 1386 fra la Corona d'Aragona e il comune di Genova sono infatti espressamente indicati i cantieri nei quali Genova sarebbe stata autorizzata ad armare galee senza infrangere i termini del trattato e vengono elencati, oltre allo scalo della stessa Genova, quelli di Ventimiglia, Albenga, Savona e Portovenere, ai quali si aggiungono i porti orientali di Pera, Caffa, Fama-

<sup>22</sup> ASGe, AC, 700 e 702; L. GATTI, *Sull'organizzazione dei cantieri liguri nel Medioevo. Maestranze, attrezzi e operazioni di lavoro in una costruzione savonese del Trecento*, «ASSSP», n. s., XXXIV-XXXV (1998-1999), pp. 139-151. Sulle relazioni intercorrenti in questo periodo fra il comune e la Corona d'Aragona, cfr. G. MELONI, *Genova e l'Aragona all'epoca di Pietro il Cerimonioso*, 3 voll., Padova 1971-1981, in particolare il volume II (1355-1360).

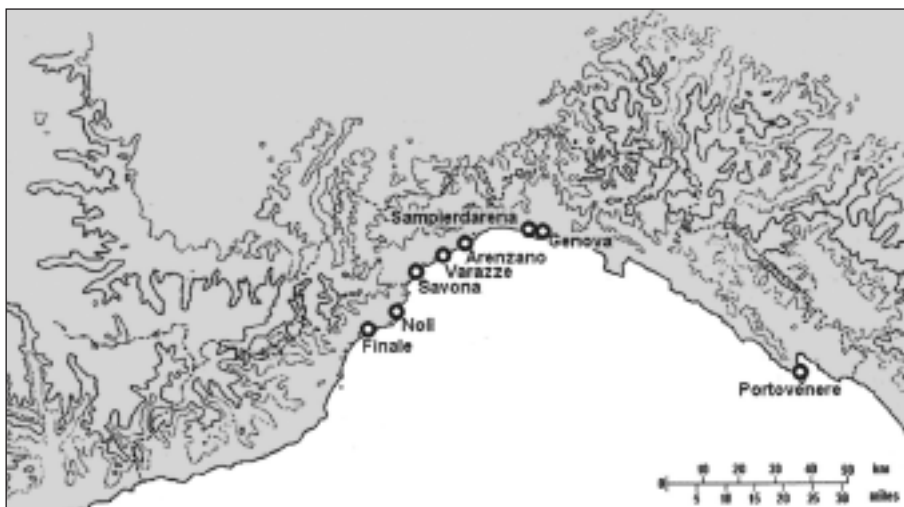


Fig. 4 - I principali cantieri liguri medievali (rielaborazione di un disegno originale di Francesco Murialdo pubblicato in CICLIOT, *Le superbe navi* cit., 2005). Confrontata con la fig. 6 questa carta offre un'efficace illustrazione del rapporto di interdipendenza tra risorse dell'entroterra e insediamenti produttivi costieri.

gosta e Chio<sup>23</sup>. Si è sottolineato come questa limitazione, speculare a quella accettata dalla Corona per i propri porti, oltre a definire meglio la struttura dell'armamento militare, potesse servire anche a limitare e circoscrivere il fenomeno dell'armamento di navi corsare o addirittura pirate<sup>24</sup>.

In effetti, la diffusione dei cantieri consentiva indubbiamente di armare con relativa facilità legni destinati alla navigazione corsara (attività ampiamente praticata anche dai catalano-aragonesi nello stesso periodo)<sup>25</sup> e anche alle attività di veri e propri pirati, favoriti dal ridursi del controllo

<sup>23</sup> L. BALLETO, *Alghero nei trattati fra Genova e l'Aragona (1378-1417)*, in EAD., *Genova Mediterraneo e Mar Nero (secc. XIII-XV)*, Genova 1976 (Studi e testi, serie storica, 1), pp. 21-32: 26-27; EAD., *Questioni del Levante nei trattati tra Genova e l'Aragona dal 1378 al 1417*, in *Segundo congreso internacional de estudios sobre las culturas del Mediterráneo occidental* (Barcelona, 29 septiembre-4 octubre 1975), Barcelona 1978, pp. 237-246: 239-240; S. ORIGONE, *Dal trattato tra Genova e Sassari (1294) al trattato fra Bonifacio ed Alghero (1386)*, in *La Sardegna nel mondo mediterraneo*, Atti del I Convegno internazionale di studi geografico-storici, (Sassari, 7-9 aprile 1978), a cura di P. BRANDIS, M. BRIGAGLIA, II, *Gli aspetti storici*, Sassari 1981, pp. 261-275: 272-274; MELONI, *Genova e l'Aragona cit.*, III, pp. 183-185; GALLINARI, *Una dinastia cit.*, pp. 128-130.

<sup>24</sup> M.T. FERRER I MALLOL, *Corso y piratería entre Mediterráneo y Atlántico en la Baja Edad Media*, in *La Península ibérica entre el Mediterráneo y el Atlántico. Siglos XIII-XV*, V Jornadas hispano-portuguesas de historia medieval (Cádiz, 1-4 abril 2003), Sevilla-Cádiz 2006, pp. 255-322: 290.

<sup>25</sup> P.F. SIMBULA, *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, Cagliari 1993 (Collana di studi italo-iberici, 19).

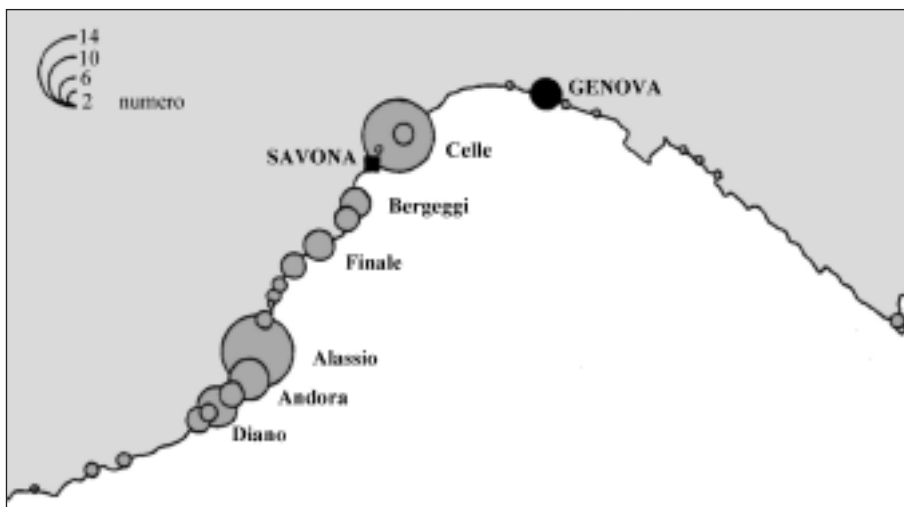


Fig. 5 - La produzione cantieristica ligure tardomedievale in base ai dati della documentazione savonese (dati elaborati da NICOLINI, *Imbarcazioni minori cit.*, 1996).

esercitato dalle autorità genovesi in conseguenza delle vicende politiche interne, ai quali, nello specifico caso genovese, si andavano ad aggiungere i sudditi di signorie indipendenti, come quelle del marchese di Finale, dei Grimaldi di Monaco, o degli Avvocati del capo Corso, che avevano fatto della pirateria un'attività economicamente rilevante per i loro territori<sup>26</sup>.

Indubbiamente tali attività, pur inquadrate nel più ampio contesto del conflitto da tempo in atto fra Genova e l'Aragona per il controllo delle rotte del Mediterraneo occidentale, finivano per avere riflessi economicamente negativi anche per le stesse potenze che si servivano degli "irregolari" del mare per rafforzare il proprio dispositivo militare e quindi clausole come quelle sopra menzionate avevano una rilevanza assolutamente non secondaria anche dal punto di vista della politica commerciale e non solo da quello degli equilibri militari<sup>27</sup>.

Del resto, in una situazione quale quella che si era venuta a creare nel corso del XIV secolo qualunque tipo di armamento esorbitasse dai normali livelli era destinato inevitabilmente a suscitare apprensioni legate alle possibilità di utilizzazione dei vascelli messi in mare dalle potenze concorrenti, come ben esemplificato dalla notevole preoccupazione con la quale la corte di Barcellona seguì la predisposizione della potente armata navale organizzata a Genova per la spedizione contro Tunisi del 1390, ufficialmente motivata dall'esigenza di reprimere le attività della marineria corsara locale, ma di cui si temeva un possibile impiego contro la Sardegna o il Regno di Maiorca; specularmente, a Genova si guardò con grande sospetto ai minuziosi preparativi per una spedizione in Sardegna intrapresi da Giovanni I d'Aragona negli anni successivi temendo, non senza qualche ragione, che l'obiettivo potesse estendersi anche alla Corsica<sup>28</sup>.

---

<sup>26</sup> E. BASSO, *Genova e la Corsica nel secolo XV: basi corsare e strategia mediterranea*, «Ligures», 3 (2005), pp. 17-28.

<sup>27</sup> R.S. LOPEZ, *Dieci documenti sulla storia della guerra di corsa*, Casale Monferrato 1938 (n. ed. in ID., *Su e giù per la storia di Genova*, Genova 1975, pp. 313-327); L. BALLETO, *Genova nel Duecento. Uomini nel porto e uomini sul mare*, Genova 1983 (Collana storica di fonti e studi diretta da Geo Pistarino, d'ora in poi CSFS, 36), pp. 7-169; E. BASSO, *Genova e la corsa mediterranea nel secolo XV*, in *El Mediterráneo: un mar de piratas y corsarios*, II Congreso internacional de estudios históricos, coord. A. SANCHEZ FERNANDEZ, Santa Pola 2002, pp. 301-308; ID., *Pirateria, politica, ceti dirigenti: alcuni esempi genovesi del tardo Medioevo*, in *Seeraub im Mittelmeerraum*, a cura di N. JASPERT, S. KOLDITZ, Paderborn 2013, pp. 209-250; ID., *Pirateria e guerra di corsa nel Mediterraneo: l'osservatorio genovese*, in *Economia e politica tra Italia e Penisola iberica nel tardo Medioevo*, a cura di L. TANZINI, S. TOGNETTI, Roma 2014, pp. 205-228.

<sup>28</sup> Sulla spedizione a Tunisi si vedano E. MARENCO, *Genova e Tunisi, 1388-1515*, «ASLI», XXXII (1901), pp. 23-26; L. MIROT, *Une expédition française en Tunisie au XIV<sup>e</sup> siècle: le siège de Mahdia (1390)*, Paris 1932. Sulle preoccupazioni nutrite a Barcellona e a Genova e sulla spedizione sarda di Giovanni I, cfr. GALLINARI, *Una dinastia* cit., pp. 187-189, 243-296.

### 3. *Vascelli grandi e piccoli: una produzione diversificata*

La dispersione che si è fin qui potuta osservare lungo un ampio tratto dell'arco costiero ligure, e anche molto al di là di questo, dei cantieri di armamento navale (gli *scarii*, o *scaria*, come vengono definiti nella documentazione coeva)<sup>29</sup>, in buona parte completamente al di fuori del controllo diretto dell'autorità comunale, non ostacolò comunque in alcun modo lo sviluppo della tecnica di costruzione navale da parte dei maestri d'ascia e degli altri tecnici liguri, né la loro capacità di rispondere rapidamente alle richieste del mercato.

Già dal XII secolo, infatti, le capacità costruttive dei maestri d'ascia genovesi vengono ampiamente riconosciute ben al di fuori della Liguria, come dimostra il fatto che nel 1113 e nuovamente nel 1120 Diego Gelmírez, vescovo di Santiago di Compostela, li avesse chiamati per affidare loro la costruzione di alcune galee destinate a difendere la costa galiziana dai mori<sup>30</sup>, e le competenze dimostrate tanto sotto il profilo tecnico quanto sotto quello quantitativo dai genovesi si confermano ampiamente nel corso del XIII secolo, durante il quale vengono chiamati in più occasioni a fornire navi per le spedizioni crociate dei re di Francia e d'Inghilterra (per il primo dei quali organizzeranno anche il primo cantiere navale statale francese: il *Clos des Galées* di Rouen)<sup>31</sup> e sono in grado, al contempo, di mantenere in mare una cospicua flotta per le operazioni belliche del lungo conflitto con Pisa, o al servizio della causa dei guelfi nella lotta con l'imperatore Federico II.

Proprio a quest'ultima contingenza politica è connesso un episodio estremamente significativo, che ci offre un'immagine assai vibrante della capacità produttiva dei cantieri urbani e suburbani genovesi: dopo la quasi completa distruzione della flotta genovese nella disastrosa battaglia dell'isola del Giglio, avvenuta il 3 maggio 1241, nel giro di poche settimane di feb-

---

<sup>29</sup> GATTI, *Sull'organizzazione dei cantieri* cit., p. 146; CICILIOT, *Le superbe navi* cit., pp. 91-92.

<sup>30</sup> *Historia Compostellana*, a cura di E. FALQUE REY, Turnhout 1988 (Corpus christianorum continuatio medievalis, 70), lib. I, 103, pp. 175-176; lib. II, 21, pp. 262-264; M. MOLLAT, *Note sur la vie maritime en Galice au XII<sup>e</sup> siècle d'après l' "Historia Compostellana"*, «Anuario de estudios medievales», I (1964), pp. 531-540.

<sup>31</sup> Il *Clos des Galées*, la cui creazione venne avviata sulle coste normanne già a partire dal 1293 da un gruppo di tecnici genovesi – Enrico Marchese, Ughetto e Obertino Spinola, Lanfranco Tartaro e Nicola da Varazze – chiamati da re Filippo IV, avrebbe continuato a produrre navi per la Corona di Francia fino al 1418; R.S. LOPEZ, *Genova marinara nel Duecento: Benedetto Zaccaria ammiraglio e mercante*, Milano-Messina 1933, pp. 188-189; A. MERLIN-CHAZELAS, *Documents relatifs au Clos des Galées de Rouen et aux armées de mer du roi de France de 1293 à 1418*, 2 voll., Paris 1977-1978 (Collection de documents inédits sur l'histoire de France, 11-12).



brile attività – «assidue et in nocte etiam ad lumen candelarum», come riporta il cronista coevo – il comune ligure fu in grado di schierare una nuova flotta di ben cinquantadue galee e taride costruite *ex novo*, a dispetto del fatto che buona parte delle comunità della Riviera di Ponente, e delle loro risorse produttive, fossero passate nel campo imperiale<sup>32</sup>.

A conferma delle loro capacità produttive, che nel 1284 avrebbero suscitato l'ammirata sorpresa persino degli ambasciatori veneziani presenti in città<sup>33</sup>, i maestri d'ascia dei cantieri genovesi non esitarono del resto ad accettare pochi anni dopo l'episodio sopra ricordato, pur permanendo ancora inalterata la situazione di continua emergenza rappresentata dalla costante presenza della flotta imperiale nelle acque della Liguria, la commissione di un gran numero di navi destinate al trasporto in Oriente dell'armata crociata di Luigi IX di Francia<sup>34</sup>.

Proprio in questa specifica occasione abbiamo le prime attestazioni della realizzazione di navi di dimensioni eccezionali per la tecnica costruttiva del tempo (quale per esempio la Gran Paradiso, citata in un atto del 1250 e presumibilmente utilizzata già nel 1248 per la spedizione del sovrano capetingio)<sup>35</sup> che divennero nel corso del tempo una specializzazione tipica della cantieristica genovese, ben nota anche a livello europeo come dimostra l'offerta presentata alcuni anni dopo dal genovese Bartolino Dentuto a Edoardo I d'Inghilterra: in una lettera indirizzata al re<sup>36</sup> egli lo informa di aver intrapreso la costruzione di due navi adatte per il *passagium* a Gerusalemme progettato dal Plantageneto e per chiarire la tipologia dei vascelli in questione ricorre a un esempio concreto che doveva ritenere evidente-

---

<sup>32</sup> *Annali genovesi di Caffaro* cit., III, a cura di C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, Roma 1923 (Fonti per la storia d'Italia, Medio Evo, XIII), pp. 113-114.

<sup>33</sup> *Ibidem*, V, p. 57.

<sup>34</sup> Per l'edizione dei contratti, cfr. L.T. BELGRANO, *Documenti inediti riguardanti le due Crociate di san Ludovico IX re di Francia*, Genova 1859. Sulla spedizione: S. RUNCIMAN, *A History of the Crusades*, 3 voll., London 1951-1954 (ed. it. a cura di E. Bianchi, A. Comba, F. Comba, *Storia delle Crociate*, 2 voll., Torino 1966), pp. 903-918; E. BASSO, *Ugo Lercari e Giacomo di Levanto, ammiragli di san Luigi IX*, in *La storia dei Genovesi*, X, Genova 1990, pp. 197-210; C. TYERMAN, *God's War. A New History of the Crusades*, London 2006 (ed. it. a cura di B. Del Mercato, *Le guerre di Dio. Nuova storia delle crociate*, Torino 2012), pp. 785-814.

<sup>35</sup> La Gran Paradiso, con la sua portata di 8.000 *cantari* (circa 380 tonnellate) e un equipaggio di cento marinai, venti dei quali armati, fu una delle più belle e grandi navi che abbiano solcato il Mediterraneo nel XIII secolo, superando per stazza probabilmente anche la contemporanea e celebre Roccaforte veneziana, esaltata dai cronisti della Serenissima per le sue dimensioni; ASGe, *Notai antichi*, 21/I, c. 178.

<sup>36</sup> The National Archives (d'ora in poi TNA), *Ancient correspondence of the Chancery and the Exchequer*, SC1, 16/112-113 (non datato, ma riferibile probabilmente al 1294).

mente di immediata comprensione per il sovrano, specificando che una di esse è analoga a quella di proprietà di Simone Mallone (un mercante genovese da tempo in stretto contatto con la corte, la cui nave poteva quindi essere stata vista ed esaminata personalmente da Edoardo)<sup>37</sup> e l'altra più piccola, e chiede di poter utilizzare a questo scopo il legname che il re ha fatto approntare ad Aigues Mortes.

Oltre a evidenziare come anche la città portuale edificata da tecnici genovesi per volontà di Luigi IX (e quindi i materiali che potevano esservi fatti affluire lungo il corso del Rodano) fosse all'epoca inclusa in quella che si potrebbe definire come l'"area di cantiere" genovese, questo documento costituisce una testimonianza della progressiva evoluzione della produzione dei maestri d'ascia genovesi in conseguenza dell'evoluzione dei flussi commerciali internazionali. Se infatti la galea, con la sua mobilità e velocità, rimase ancora per secoli la nave da guerra per eccellenza, la specializzazione dei mercanti genovesi e liguri nel trasporto su grandi distanze

<sup>37</sup> L'8 dicembre 1275, in considerazione dei suoi molti servizi, il re aveva ammesso Simone Mallone nel suo seguito personale: TNA, *Patent Rolls*, C66, 95, *membrana* 35.

	Savona	Genova	Riviera	altrove	totale
leudi, brigantini	52	1	16	4	73
saettie	82	1	15	4	102
barche, barche grosse	24	4	70	12	110
barcozzi	3	-	4	-	7
legni, panfili, balenieri, destrerie	60	4	29	8	101
navigli, navette, cocchine	61	11	175	22	269
caravelle	12	1	1	5	19
galee, galeotte, galeazze	43	41	3	18	105
navi, cocche, caracche	111	155	29	75	370

Tab. 1 - Tipologie di navi prodotte nei cantieri liguri in età tardomedievale (dati elaborati da NICOLINI, *Imbarcazioni minori* cit., 1996).

delle cosiddette merci “pesanti” (allume, guado, lana, grano, vino, ma anche schiavi)<sup>38</sup> li spinse a cercare un tipo di vascello che consentisse di navigare per lunghi tratti in mare aperto, seguendo rotte più dirette di quelle costiere alle quali le galee erano vincolate dalle necessità di rifornimento dei loro numerosi equipaggi<sup>39</sup>, e a richiedere quindi ai cantieri di sviluppare le navi “tonde”, che si affidavano alle vele per la loro lenta navigazione e richiedevano dunque un minor numero di marinai a tutto vantaggio della capacità di carico, al fine di aumentarne la portata, la velocità e la sicurezza.

Il risultato di questo processo<sup>40</sup>, grazie all’abile combinazione tra le consolidate tradizioni mediterranee nel campo della costruzione degli scafi e le innovazioni tecnologiche introdotte dalle marinerie atlantiche, come la vela quadra e il timone centrale (ben note ai genovesi fin dall’epoca delle spedizioni crociate)<sup>41</sup>, fu la realizzazione delle gigantesche *naves* dei secoli XIV e XV, veri colossi dei mari per la tecnologia dell’epoca che, con una stazza media di circa 800 tonnellate, con punte che in alcuni casi raggiungevano le 1.000 (si consideri che le equivalenti navi tonde veneziane avevano all’epoca una stazza media compresa fra le 250 e le 550 tonnellate, e una galea da mercato non andava in genere oltre le 160)<sup>42</sup>, si muovevano con sempre maggiore sicurezza sulla rotta oceanica, tanto da far progressivamente ampliare la stagione della navigazione che, come confermano le registrazioni delle dogane inglesi, nella seconda metà del XIV secolo iniziava già in febbraio per concludersi solo alla fine di ottobre.

---

<sup>38</sup> M.L. CHIAPPA MAURI, *Il commercio occidentale di Genova nel XIV secolo*, «Nuova rivista storica», LVII (1973), pp. 571-612.

<sup>39</sup> Circa le esigenze degli equipaggi e dei passeggeri delle galee genovesi, cfr. M. BALARD, *Navigations génoises en Orient d’après des livres de bord du XIV<sup>e</sup> siècle*, «Comptes-rendus de l’Académie des Inscriptions et Belles-Lettres», nov.-dec. 1988, pp. 781-791; Id., *Biscotto, vino e... topi: dalla vita di bordo nel Mediterraneo medievale*, in *L’uomo e il mare nella civiltà occidentale. Da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Atti del convegno (Genova, 1-4 giugno 1992), «ASLi», n. s., XXXII/2 (1992), pp. 241-254; E. BASSO, *I consumi di bordo nei secoli XIV-XV. Note dai registri Galearum genovesi*, *ibidem*, LIII/1 (2013), pp. 37-60.

<sup>40</sup> Per una ricostruzione delle fasi e della cronologia dell’adozione delle nuove tecniche, cfr. E.H. BYRNE, *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*, Cambridge (MA) 1930; U. TUCCI, *Navi e navigazioni all’epoca delle crociate*, in *Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XIV*, «ASLi», n. s., XLI/1 (2001), pp. 273-294; 277-283, 287-293; CICILLOT, *Le superbe navi cit.*, pp. 142-147, 182-189.

<sup>41</sup> Su questo punto, si vedano le considerazioni espresse da A. ORTEGA VILLALOSADA, *Viajes a Flandes e Inglaterra ¿Cabotaje o recta via?*, «Espacio, tiempo y forma», s. III, H<sup>a</sup> Medieval, 16 (2003), pp. 229-249; 240-247; Id., *La coca en el intercambio mercante Atlántico-Mediterráneo*, «Anuario de estudios medievales», 38/I (2008), pp. 429-444.

<sup>42</sup> A. NICOLINI, *Navigazione savonese nell’Atlantico del Nord fra Tre e Quattrocento (1371-1463)*, «ASSSP», n. s., XXXIV-XXXV (1998-1999), pp. 175-199; 178-184 e bibliografia ivi citata.

Tutto ciò, oltre a suscitare l'impressionata ammirazione dei contemporanei, alimentava anche i preoccupati commenti dei concorrenti. Per citare solo due esempi di questo stato di cose, possiamo ricordare come sia stata proprio la forte impressione ricevuta nel 1415 dalla vista di una delle colossali navi genovesi che convinse re Enrico V della necessità di dotare l'Inghilterra di una flotta in grado di dominare i mari, e per converso ricordare le lamentele espresse nel 1396 dal Senato di Venezia relativamente al fatto che i genovesi avevano caricato sulle loro navi una tale quantità di lane inglesi che non ne erano rimaste a sufficienza per completare il carico delle galee da mercato veneziane di ritorno dalle Fiandre<sup>43</sup>.

Le competenze necessarie alla realizzazione di "macchine" così grandi e complesse, ma anche del naviglio minore, erano in gran parte affidate all'esperienza dei principali protagonisti delle operazioni di cantiere: i maestri d'ascia e i calafati<sup>44</sup>. In assenza di testimonianze scritte, o di disegni tecnici, anteriori ai secoli dell'età moderna, dobbiamo presumere che la trasmissione dei "segreti", gelosamente custoditi, di un'arte così raffinata ed economicamente rilevante avvenisse attraverso l'oralità e l'esempio pratico nel corso dei lunghi anni di formazione che gli apprendisti erano tenuti a trascorrere a fianco dei propri *magistri* secondo gli statuti delle due arti<sup>45</sup>, anche se non si può escludere la presenza di manuali di cantiere o comunque di appunti tecnici trasmessi da maestro a discepolo e non conservatisi fino a noi, la cui esistenza chiarirebbe, al di là delle indicazioni di misure presenti in alcuni atti di committenza, la modalità produttiva che, in caso di consistenti commesse, consentiva la realizzazione in differenti cantieri, anche abbastanza distanti fra loro e dalla Dominante<sup>46</sup>, di scafi rispondenti alle caratteristiche di un modello comune e, per quanto possibile, standardizzato<sup>47</sup>.

---

<sup>43</sup> *Calendar of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs Existing in the Archives and Collections of Venice, and in Other Libraries of Northern Italy*, I, 1202-1509, London 1864, doc. 96; N.A.M. RODGER, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain*, I, 660-1649, London 1997, p. 68.

<sup>44</sup> Su queste due categorie, e sulle caratteristiche spiccatamente imprenditoriali assunte assai precocemente dai maestri d'ascia, si vedano le approfondite considerazioni in CICILLOT, *Le superbe navi* cit., pp. 77-84.

<sup>45</sup> ASCGe, *Fondo Manoscritti*, 429 (Calafati, 1442), 431 (Maestri d'ascia, 1440).

<sup>46</sup> La situazione è ben illustrata dalle lettere inviate tra il 16 e il 30 luglio 1431 da Opizzino d'Alzate, commissario in Genova del duca di Milano Filippo Maria Visconti, a tutti gli ufficiali delle Riviere affinché inviassero a Genova tutti i maestri d'ascia e i calafati disponibili per la riparazione delle galee che si trovavano in Darsena; ASGe, *Archivio Segreto*, 1783, cc. 30v, 39v-40, 42.

<sup>47</sup> Il riferimento è, per esempio, alla ben documentata vicenda della realizzazione della squadra di galee commissionate da Ugo Vento, *almirante mayor* di Castiglia, a vari cantieri liguri nel 1264; R.S. LOPEZ, *Ugo Vento, primo genovese ammiraglio di Castiglia*, «Bollettino ligustico

Pur se la galea, nelle sue varie forme, rimase nonostante tutto – come si è detto – la regina della produzione cantieristica nel corso del tardo medioevo e dell'età moderna, anche quale conseguenza della particolare forma che assunse l'inserimento della rinnovata repubblica aristocratica nel quadro dell'egemonia imperiale spagnola<sup>48</sup>, durante questo periodo dai cantieri liguri non uscirono tuttavia solo le galee da guerra, o i colossi destinati a percorrere le rotte del commercio a largo raggio fra il Mar Nero, il Mediterraneo e l'Atlantico; le esigenze del mercato locale richiedevano infatti soprattutto una grande quantità di navigli minori e, in una situazione nella quale i collegamenti per via di terra lungo l'arco costiero erano, come già si è detto, estremamente disagiati, quando non impossibili, e comunque antieconomici, dobbiamo immaginare lo specchio di mare compreso fra la Provenza, la Corsica e la Toscana settentrionale fittamente solcato da una miriade di legni di vario tonnellaggio, dai leudi (che potevano imbarcare in media 10 tonnellate di carico) ai barcozzi o barcotti (che ne trasportavano fino a 25), fino alle saettie e ai brigantini, impegnati nel trasporto delle merci più varie, tanto per il rifornimento della Dominante, quanto per la redistribuzione delle merci giunte nello scalo genovese in direzione delle più piccole comunità delle Riviere<sup>49</sup>.

Proprio questo tipo di imbarcazioni costituisce la grande maggioranza dei vascelli costruiti nei cantieri delle Riviere, secondo quanto è stato possibile ricostruire sulla base della documentazione disponibile, che ci conferma come, almeno sulla base dei dati attualmente disponibili, la produzione delle comunità rivierasche in questo specifico settore risultasse am-

---

per la storia e la cultura regionale», III (1951), pp. 2-8 – edizione in italiano, con alcune modifiche, del saggio *Alfonso el Sabio y el primer almirante genovès de Castilla*, «Cuadernos de historia de España», XII (1950), pp. 5-16 –; F. CICILIOT, F. MURIALDO, *Imbarcazioni liguri medievali*, «ASSSP», XXXVIII (2003), pp. 27-38; CICILIOT, *Le superbe navi* cit., pp. 74-77.

<sup>48</sup> Va infatti ricordato che i genovesi non furono solo i grandi finanziatori della monarchia di Spagna nel corso dei secoli XVI e XVII, ma provvidero anche a fornire buona parte delle unità navali necessarie a sostenere l'aggressiva politica degli Asburgo nel Mediterraneo. I Doria, i Centurione e tutte le altre grandi famiglie dell'oligarchia finanziaria genovese dell'epoca armarono privatamente squadroni di galee che successivamente, attraverso il contratto di *asiento*, misero al servizio della corte di Madrid dietro cospicuo compenso, ottenendo così il duplice risultato di trarre forti guadagni dall'operazione e di indirizzare in qualche modo la politica mediterranea della Spagna in un senso favorevole a quelli che erano gli interessi genovesi; A. PACINI, *La Genova di Andrea Doria nell'Impero di Carlo V*, Firenze 1999; ID., *La Repubblica di Genova nel secolo XVI*, in *Storia di Genova* cit., pp. 325-390; C. BITOSI, *L'antico regime genovese, 1576-1797*, *ibidem*, pp. 391-508: 405-460; CICILIOT, *Le superbe navi* cit., pp. 168-180.

<sup>49</sup> A. NICOLINI, *Imbarcazioni minori del Ponente ligure alla fine del Medioevo (1323-1460)*, in *Navalia* cit., pp. 69-85: 73-77; CICILIOT, *Le superbe navi* cit., pp. 117-194.

piamente superiore a quella testimoniata per la Dominante<sup>50</sup>; in effetti, come si è detto più sopra, l'analisi dei contratti notarili e degli altri documenti d'archivio disponibili conferma come i cantieri navali fossero distribuiti in prevalenza lungo il tratto di costa compreso fra Sampierdarena e Finale, e cioè nella zona meglio posizionata per avvalersi di quelle riserve forestali dell'entroterra sulle quali si tornerà più avanti, senza una specifica specializzazione tipologica nella produzione, situazione riscontrabile anche nell'unico centro di un certo rilievo per quantità e continuità produttiva individuato nella Riviera di Levante, e cioè Portovenere<sup>51</sup>, mentre si può ipotizzare, anche alla luce dei dati già disponibili attualmente, che la produzione dei cantieri urbani e suburbani genovesi fosse prevalentemente concentrata sul naviglio di grosso tonnellaggio.

Anche in questo caso, quindi, la suddivisione delle sfere di intervento economico appare riflettersi con grande evidenza nelle tipologie di vascelli realizzati, permettendoci di delineare il quadro di un "sistema" nel quale le comunità delle Riviere non risultano emarginate dall'attività commerciale, ma attivamente coinvolte nella redistribuzione dei traffici commerciali su scala locale, integrando così il quadro complessivo dell'attività della portualità ligure.

#### *4. Il materiale indispensabile e la sua provvista: il legno e i boschi di entroterra*

Tale quadro deve essere poi necessariamente integrato dalla considerazione dei rapporti essenziali che collegavano l'attività cantieristica, grande o piccola che fosse, dei centri costieri con la gestione dei boschi di alberi d'alto fusto presenti sui territori delle comunità dell'entroterra montano. Sul territorio di quella che ancor oggi è una delle regioni percentualmente più boschive d'Italia, la popolazione, già in età medievale, si presentava infatti concentrata nei centri costieri e le comunità sparse in un entroterra con una bassa densità di popolamento si trovavano a gestire delle risorse forestali preziose tanto per le attività dei cantieri sulla costa, quanto per l'integrazione di un'economia agropastorale dalle rendite assai modeste.

Già dal XII secolo Genova aveva utilizzato a proprio vantaggio le risorse del grande bosco esteso a cavallo della giogaia appenninica tra Voltri, Ovada, Acqui e Varazze, la «selva d'Orba» che era stata una riserva di

---

<sup>50</sup> NICOLINI, *Imbarcazioni minori* cit., pp. 70-72.

<sup>51</sup> CICALIOT, *Le superbe navi* cit., pp. 91-116.

caccia dei re longobardi<sup>52</sup>, sottraendo nel corso del secolo successivo ai vari rami della discendenza aleramica il controllo di una risorsa preziosa, che non a caso era divenuta nel tempo pegno di rapporti politici e oggetto delle ambizioni di controllo da parte di consortili cittadini, come quello dei Doria, che nell'area ovadese avevano concentrato molti dei propri interessi e che miravano a utilizzare le risorse naturali della zona per esercitare un condizionamento politico sulle vicende interne genovesi<sup>53</sup>, atteggiamento che del resto i Doria sembrano aver esteso nello stesso periodo anche ad altre aree di bosco, come conferma il tentativo di assumere il controllo della zona compresa tra Savona e Altare (presso la quale essi controllavano alcuni importanti castelli, tanto sul versante marittimo, quanto su quello delle Langhe) effettuato con la connivenza dell'imperatore Enrico VII nel 1312, ma naufragato l'anno successivo a causa di un ripensamento del sovrano in favore della comunità di Savona la quale, evidentemente minacciata nell'approvvigionamento dei propri cantieri (cui, come si vedrà, dedicava attente cure), aveva protestato presso il sovrano<sup>54</sup>.

Oltre a rivestire un'importanza determinante per i cantieri insediati presso le comunità della costa, i boschi, insieme ai pascoli d'alta quota, costituivano con ogni evidenza, come si è detto, una delle maggiori risorse economiche su cui potessero far conto molte delle comunità insediate nelle vallate dell'entroterra ligure nel contesto di un'attività agraria e pastorale condizionata pesantemente dalle condizioni orografiche e climatiche<sup>55</sup>,

---

<sup>52</sup> G. PISTARINO, *La corte d'Orba dal Regno Italico al Comune di Alessandria*, «Studi medievali», s. III, I/2 (1960), pp. 499-513; D. MORENO, *La selva d'Orba (Appennino Ligure): note sulle variazioni antropiche della sua vegetazione*, «Rivista geografica italiana», 78 (1971), pp. 312-345: 328-334; CICILLOT, *Le superbe navi cit.*, p. 31.

<sup>53</sup> L'acquisizione definitiva della zona venne effettuata nel 1277, tramite acquisto dai Malaspina; nel 1317 il governo guelfo insediato in città, sotto il controllo angioino, emanò un provvedimento mirato a colpire gli interessi dei nobili ghibellini fuoriusciti che riconfermava come il controllo del bosco spettasse in esclusiva al comune; *I Libri iurium cit.*, I/5, a cura di E. MADIA, Genova 1999, doc. 867; II/1, a cura di M. LORENZETTI, F. MAMBRINI, Genova 2007, doc. 21; G. PISTARINO, *Da Ovada aleramica ad Ovada genovese*, «Rivista di storia, arte e archeologia delle province di Alessandria e Asti», XC (1981), pp. 5-44: 19-32, 43; E. PODESTÀ, *Gli Statuti di Ovada, nota storica*, in *Statuti di Ovada del 1327*, Ovada 1989, pp. 257-299: 273; E. BASSO, *L'Ovadese tra Genova e i Doria*, in *Terre e castelli dell'Alto Monferrato tra Medioevo ed Età Moderna*, Atti del convegno (Tagliolo Monferrato, 31 agosto 1996), a cura di P. PIANA TONIOLO, Ovada 1997 (Biblioteca dell'Accademia Urbense, 22), pp. 69-89.

<sup>54</sup> A. FERRETTO, *Branca Doria e la sua famiglia*, «ASLI», XXXI/2 (1903), pp. XI-CXV: LXXVII.

<sup>55</sup> E. BASSO, *Comunità, attività economiche e normativa statutaria nei comitati di Ventimiglia e Nizza in età tardomedievale*, in *Comunità urbane e rurali. Normativa statutaria fra Piemonte e Liguria*, a cura di F. PANERO, Cherasco 2010, pp. 65-92; Id., *Tracce di consuetudini pastorali negli Statuti del Ponente ligure*, in *La pastorizia mediterranea. Storia e diritto (secoli XI-XX)*, a cura di A. MATTONE, P.F. SIMBULA, Roma 2011, pp. 133-153.

come dimostra l'attenzione riservata alla tutela dei boschi nelle disposizioni statutarie di località quali per esempio Pareto e Mioglia, poste lungo il confine fra il *Dominium* genovese e il marchesato di Monferrato, ma economicamente legate alle zone costiere.

Nel primo di questi insediamenti, infatti, i boschi di monte Minale, Astoraria e soprattutto *monte Ursale* (l'attuale bosco dell'Orsara) si trovarono al centro di una lunga vicenda di lotte e rivendicazioni nei confronti dei potenti marchesi di Ponzone, iniziata nel XIII secolo e conclusasi solo nel 1388 con un accordo, mediato dal comune di Genova (già da lungo tempo chiaramente interessato a poter utilizzare a proprio vantaggio le risorse di quest'area dell'Appennino)<sup>56</sup>, con il quale i marchesi riconobbero definitivamente i diritti

---

<sup>56</sup> Già nel settembre 1261 il comune aveva stipulato un dettagliato accordo con i marchesi relativamente alla gestione del bosco dell'Orsara, che prevedeva la possibilità del prelievo di legname fino alla quantità necessaria alla costruzione di cinquanta galee, effettuata la quale il bosco avrebbe dovuto riposare per dieci anni, e successivamente ogni dieci anni avrebbe potuto essere estratto legname sufficiente alla costruzione di quindici galee. Ciò avrebbe significato, secondo calcoli effettuati sulla base della quantità di legname necessaria per ogni galea, l'abbattimento di 15.000 piante nel primo momento di sfruttamento e quindi di 4.500 piante ogni dieci anni nelle fasi successive, su un totale stimato di circa 150.000 piante presenti su un'estensione che andava da un minimo di 800 a 1.000 ettari di bosco; *I Libri iurium* cit., I/5, doc. 882; CICILLOT, *Le superbe navi* cit., pp. 36-38.



Fig. 6 - I maggiori boschi della Liguria (rielaborazione di un disegno originale di Francesco Murialdo pubblicato in CICILLOT, *Le superbe navi* cit., 2005). La distribuzione delle risorse forestali dell'entroterra condizionò con evidenza la distribuzione dei cantieri navali molto più delle vicende politiche.



della comunità<sup>57</sup>; non a caso gli statuti locali, approvati nel 1513 dal marchese di Monferrato, contengono puntuali disposizioni per la tutela dei boschi<sup>58</sup>, un aspetto della vita locale al quale anche la compilazione statutaria della seconda località, datata 2 marzo 1459 e redatta per volontà del marchese Isnardo Malaspina, dedica a sua volta alcuni capitoli specifici<sup>59</sup>.

Possiamo poi notare come i documenti evidenzino il ruolo di altre comunità, come per esempio Sassello, nella fornitura di legname per il fasciame delle galee, o per la realizzazione dei remi delle stesse<sup>60</sup>. I boschi, come quello «della Deiva», ceduto dalla comunità di Montechiaro a quella di Mioglia nel 1284 con l'approvazione dei marchesi Oddone, Ughetto e Alberto del Carretto, e trovatosi non a caso al centro di una lunga e complessa vicenda di rivendicazioni contrastanti proprio tra le comunità di Pareto, Mioglia e Sassello, protrattasi per quasi quattro secoli<sup>61</sup>, hanno un cospicuo peso nell'economia dei centri appenninici e alpini della Liguria, tanto per le specie fruttifere, come il castagno (il cui legno poteva trovare ampio impiego anche nell'edilizia), quanto soprattutto per quelle, come il rovere, il faggio e l'abete bianco, ricercate come legname da costruzione dai cantieri della costa per alimentare la propria attività e la coltivazione delle quali secondo specifiche caratteristiche, mirate in particolare a ottenere del legname da «garbo» (cioè quello proveniente da piante appositamente “modellate” nella fase di crescita per ricavarne specifiche parti dell'ossatura degli scafi), era oggetto di capitoli specifici per esempio negli statuti di Garesio (1268), Albisola (1389) e Rossiglione (1385-1389)<sup>62</sup>, mentre altre essenze che cresce-

---

<sup>57</sup> G. PAROLA, *Pareto: roccaforte sull'Appennino*, Pareto 1997, pp. 87-104.

<sup>58</sup> *Ibidem*, pp. 429-430, 432-434, 471-474.

<sup>59</sup> Biblioteca Universitaria di Genova (d'ora in poi BUG), *Manoscritti*, C.III.10, *Capitula et ordinamenta hominum Miolie*, capp. XXV-XXVI, XXXXVI, XXXXVIII, LVII-LVIII; R. SAVELLI, *Repertorio degli Statuti della Liguria (XII-XVIII secc.)*, Genova 2003 (Fonti per la storia della Liguria, XIX), n. 625. Uno statuto specifico della comunità di Mioglia per il bosco della Soglia di Montebono e la Bandita di Lione, datato 1 maggio 1459, si trova in Archivio di Stato di Torino (d'ora in poi ASTo), Corte, *Confini con Genova*, m. 23, fasc. 14.

<sup>60</sup> ASGe, AC, 702. Per gli statuti sassellesi, cfr. SAVELLI, *Repertorio* cit., nn. 963-964.

<sup>61</sup> Iniziata nel 1458, la contesa era ancora in essere nel 1834: ASTo, Corte, *Monferrato confini*, *Confini antichi Pareto con Mioglia*, m. 1; *Confini con Genova*, mm. 4-5, 23-30, 38; *Monferrato province*, Provincia di Acqui, mm. 18-20, 25; *Paesi in genere per province*, mm. 5, 10, 14; *Paesi per A e B*, mm. 4, 24; G. PAROLA, *Mioglia. Storia e ricordi*, Mioglia 1999, pp. 181-191.

<sup>62</sup> BUG, *Manoscritti*, B.VI.27, *Statuta et Conventiones Albisolae*, 1389, cap. LXIII; *Statuti di Garesio, Ormea, Montiglio e Camino*, a cura di G. BARELLI, E. DURANDO, E. GABOTTO, Pinerolo 1907 (Biblioteca della Società Storica Subalpina, d'ora in poi BSSS, XXVII), pp. 17-18, 23-25, 31, 53, 55, 57-58; *Statuti di Rossiglione*, a cura di A. PESCE, Pinerolo 1914 (BSSS, LXIV/II), capp. XL, LXIII-LXIII, LXXIV; C. COSTANZI, C. MARTINI, *Statuti di Rossiglione*, Rossiglione 1979, pp. IV-VII, 20, 30, 34-36; SAVELLI, *Repertorio* cit., nn. 59-64, 863; D. MO-

vano più prossime alla costa, come il cerro o il pinastro, erano connesse alla raccolta e alla cottura della resina necessaria alla produzione della pece<sup>63</sup>.

Già tra XI e XII secolo l'attenzione per la gestione dei boschi di rovere, il cui legno è particolarmente adatto alla realizzazione dell'ossatura e delle altre parti dell'"opera viva" (la parte immersa dello scafo) delle imbarcazioni, appare evidente per esempio nella documentazione della curia arcivescovile genovese, detentrica di importanti possessi fondiari nelle aree di entroterra della Liguria che venivano affidati in gestione a livellari – come risulta per esempio da un libello del marzo 1031 con il quale il vescovo Landolfo affida al consortile dei conti di Lavagna, tra gli altri beni, il *robotetum* di monte Presbitero, oggetto successivamente di un atto di concessione livellaria da parte del primo arcivescovo, Siro II, del febbraio 1151 –, o essa stessa acquirente di *terre roborate*, come avviene per la zona di Molassana, nella valle del Bisagno, dove l'arcivescovo Ugo effettua nel 1169 e nel 1173 acquisizioni di terreni così specificati per il prezzo complessivo di ben 57 lire e 7 denari<sup>64</sup> avendo la certezza che il legname delle piante di questi nuovi possessi avrebbe garantito ottimi profitti alla mensa archiepiscopale, come possiamo desumere, per esempio, dai prezzi riportati in un atto notarile relativo alla fornitura di legname per l'ossatura di una nave siglato il 29 gennaio 1192 tra un proprietario fondiario di Ceranesi, in val Polcevera, e due mercanti genovesi<sup>65</sup>.

Analogamente, con un atto del 1191 l'esteso *nemus saonense* passò in via definitiva, insieme ad altri beni e diritti, dal controllo dei marchesi a quello del comune di Savona, che poteva così approvvigionarsi con relativa comodità di legname di quercia e di faggio per rifornire i cantieri della città per la realizzazione tanto dell'"opera viva", quanto dell'"opera morta" (la parte emersa) degli scafi<sup>66</sup>. L'importanza strategica ed economica di questa risorsa forestale per la comunità, come si è precedentemente accennato, è ben evidenziata dai capitoli specifici riservati alla sua tutela nella compilazione statutaria savonese dei primi decenni del XIII secolo, rinnovati nei

---

RENO, *Querce come olivi. Sulla rovericoltura in Liguria tra XVIII e XIX secolo*, «Quaderni storici», 49 (1982), pp. 106-136: 125-130. Sul «garbo» del legname cfr. F. CICILIOT, *Il legname da garbo (secoli XIII-XVIII)*, «Navis», 1 (1999), pp. 77-86; Id., *Le superbe navi* cit., pp. 38-40.

<sup>63</sup> *Ibidem*, pp. 27-50.

<sup>64</sup> L.T. BELGRANO, *Il registro della Curia arcivescovile di Genova*, «ASLi», II/2 (1862), pp. 88, 106-107, 290-293, 359-361.

<sup>65</sup> *Guglielmo Cassinese (1190-1192)*, 2 voll., a cura di M.W. HALL, H.C. KRUEGER, R.L. REYNOLDS, Genova 1938 (Notai liguri del sec. XII, II), doc. 1533.

<sup>66</sup> *I Registri della Catena del Comune di Savona*, a cura di M. NOCERA, F. PERASSO, D. PUNCUH, A. ROVERE, 3 voll., «ASLi», n. s., XXVI/1-3 (1986), I, doc. 42.

successivi statuti del 1345, che, oltre a limitare l'approvvigionamento nell'area anche se destinato a produzioni pur economicamente di primaria importanza nel distretto savonese, come le vetrerie e le fornaci per la cottura di mattoni, ceramiche, o calce, vietano tra l'altro ai *foritanis* non solo di tagliare la legna nel bosco, ma anche di acquistare quella tagliata, e impegnano tanto i boscaioli quanto i trasportatori al rispetto di regole ben precise, mirate a evitare che una risorsa tanto preziosa esca dal distretto cittadino<sup>67</sup>.

Ancor più importanti, per la loro disponibilità relativamente limitata, i grandi tronchi di abete o di larice, alti fino a 30 metri e di diametro adeguato, destinati a divenire gli alberi dei vascelli, che venivano forniti dalle comunità delle valli alpine, anche quelle poste al di là dello spartiacque, come nel caso della già ricordata Garessio, le quali dedicavano appositi capitoli alla gestione di questa risorsa preziosissima, la cui importanza riecheggia ancora attualmente in alcune tradizioni del folklore locale<sup>68</sup>.

Il peso e la dimensione di questi tronchi creavano però non pochi problemi nel trasporto fino alla costa, effettuato soprattutto mediante il traino con pariglie di buoi e solo nel breve tratto finale per flottazione, e proprio per questo essi raggiungevano sui mercati di destinazione prezzi decisamente molto elevati, come possiamo giudicare da quanto riportato da Giacomo di Vitry il quale, avendo noleggiato a Genova nel 1216 per il suo viaggio in Oriente una nave appena costruita per il prezzo complessivo di 4.000 lire, specifica che il costo del solo albero maestro era stato di ben 500 lire<sup>69</sup>. Si può ben comprendere, pertanto, l'attenzione dimostrata dai reggitori delle varie comunità nei confronti di una risorsa relativamente rara e preziosa, che doveva avere una rilevanza notevole nel complesso della vita economica di aree per altri aspetti assolutamente sprovviste di risorse adeguate e spesso costrette per questo motivo a una dipendenza non

---

<sup>67</sup> L. BALLETO, *Statuta antiquissima Saone (1345)*, 2 voll., Genova 1971 (CSFS, 9), lib. I, capp. LXXXI, LXXXIII, lib. III, capp. XXXXIII, LI, LXIII-LXVIII, CXXXVIII, lib. V, cap. X; M. CALLERI, *I più antichi Statuti di Savona*, «ASLI», n. s., XXXVII/2 (1997), pp. 115-212, capp. XXVIII-XXVIII, LXXII-LXXIII, LXXXII, CXII-CXIII, CXXXV, CLVIII, CLXXXVI, CCVII, CCXX, CCXXXIII; SAVELLI, *Repertorio* cit., nn. 985-986.

<sup>68</sup> Per Garessio, in val Tanaro, e in generale per l'entroterra di Albenga (una delle principali zone di approvvigionamento insieme alla val Roja), cfr. *Statuti di Garessio* cit., pp. 57-58; *Gli Statuti di Albenga* cit., lib. III, cap. 96; F. CICILLOT, *Gli abeti di Garessio e dell'alta valle Tanaro nel medioevo: una materia prima per le costruzioni navali*, «Bollettino della Società per gli Studi Storici, Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo», 120 (1999), pp. 157-170; ID., *Le superbe navi* cit., pp. 43-47.

<sup>69</sup> G. PETTI BALBI, *Genova medievale vista dai contemporanei*, Genova 1978, p. 72.

solo politica, ma anche economica, dai centri maggiori; l'accorto sfruttamento delle risorse boschive poteva consentire ad alcune di tali comunità di svincolarsi, almeno in parte, dalla stretta del bisogno, e di affermarsi quali elementi di rilievo in un circuito fondamentale dell'economia a livello sovraregionale.

In conclusione, dunque, tutti questi elementi confermano ancora una volta come la produzione specializzata di legname per le varie parti delle imbarcazioni, insieme a quella del carbone di legna necessario per alimentare le ferriere nelle quali, in un ulteriore esempio di interscambio operativo tra costa ed entroterra, veniva lavorato il minerale giunto prevalentemente dall'Elba e destinato alla fabbricazione di tutti gli elementi metallici degli scafi (dai chiodi alle ancore)<sup>70</sup>, costituisse una notevole fonte di entrate per l'economia della montagna ligure, che si configura come il grande serbatoio di approvvigionamento che consentiva il funzionamento dei cantieri navali della costa e ne permise lo sviluppo economico e tecnico nel corso dei secoli XI-XVI, dando vita a un circuito complesso, nel quale la montagna e la costa si trovarono a essere strettamente connesse e interdipendenti e il benessere economico derivante dal commercio gestito dall'aristocrazia mercantile della Dominante e degli altri centri urbani tese a raggiungere, sia pure in forma modesta, anche le comunità più remote di un territorio aspro e difficile proprio attraverso la partecipazione, diretta o indiretta, alla grande varietà delle attività che si erano organizzate intorno alla produzione di quegli scafi che del commercio, tanto locale quanto internazionale, costituirono per secoli il vettore privilegiato e indispensabile.

---

<sup>70</sup> CICILIOT, *Le superbe navi* cit., pp. 51-61.

## *I porti nello sviluppo economico della Sardegna medievale*

PINUCCIA F. SIMBULA

### *1. Paesaggi portuali di età giudicale*

Lo sviluppo portuale nella Sardegna medievale è un tema di notevole rilevanza per il suo stretto rapporto con quello delle città: sono infatti gli insediamenti collegati alle funzioni portuali quelli che nell'isola si svilupperanno in senso urbano. L'incisività esercitata dai traffici marittimi sull'economia locale tra l'XI e il XIV secolo orienta insediamenti e produzioni, fissando i poli di mercato che nel tardo medioevo coincideranno con i porti. Scelte politiche, investimenti e iniziative pubbliche e private concorrono alla loro affermazione e sul lungo periodo segnano il successo insediativo di una selezionata quanto ristretta maglia di città portuali; le uniche, con Villa di Chiesa, la città dell'argento, a raggiungere nell'isola lo statuto municipale<sup>1</sup>.

Nel paesaggio portuale medievale, rispetto a quello dell'età tardoantica, cambiarono in maniera eloquente il numero e la dislocazione dei centri urbani ed è evidente la loro polarizzazione sulle coste. In età augustea la Sardegna possedeva da quattordici a sedici città costiere e da due a quattro centri interni. Nel tardo Quattrocento questi ultimi non superavano la mezza dozzina, ed erano solo parzialmente in rapporto con le aree urbane preesistenti<sup>2</sup>. Gran parte di questi centri, la cui origine risaliva dall'epoca fenicia all'età romana alto imperiale, ebbe persistenza insediativa tra tardo antico e alto medioevo. Una prima contrazione si individua tra il IV e il V secolo, con

---

Desidero ringraziare i curatori del volume per l'infinita pazienza e gli amici Alessandro Soddu e Pier Giorgio Spanu, ai quali sono grata per il tempo dedicato alla lettura di queste pagine.

<sup>1</sup> Sul rapporto tra centri costieri e insediamenti urbani: F.G.R. CAMPUS, *Centri demici minori e città in Sardegna: tra storia e modelli insediativi (secc. XII-XIV)*, in *Castelli e fortezze nelle città italiane e nei centri minori italiani (secoli XIII-XV)*, Atti del convegno (Cherasco, 15-16 novembre 2008), a cura di F. PANERO, G. PINTO, Cherasco 2009, pp. 319-350; P.F. SIMBULA, A. SODDU, *Gli spazi dell'identità cittadina tra signori e Corona nella Sardegna medievale*, in *Identità cittadine e aggregazioni sociali in Italia, secoli XI-XV*, a cura di M. DAVIDE, Trieste 2011, pp. 131-170.

<sup>2</sup> P.G. SPANU, *Fortificazioni urbane e sistema difensivo nella Sardegna bizantina*, in *Ai confini dell'Impero. Insediamenti e fortificazioni bizantine nel Mediterraneo occidentale (VI-VIII sec.)*, Genova 2011, pp. 681-710.

una soluzione di continuità tra VII e XI secolo, quando la ruralizzazione degli abitati investì pienamente la Sardegna<sup>3</sup>. Il che non portò necessariamente alla loro scomparsa, ma piuttosto allo spostamento della popolazione residua ai margini del tessuto urbano e per tutti gli insediamenti alla perdita del rango di *civitas*<sup>4</sup>. Alla ruralizzazione non sfuggono le città di antica origine romana e bizantina entrate nell'alto medioevo con *status* di *villas* (ville, villaggi). E non ne sono esenti le cosiddette "capitali" dei regni giudicali, Cagliari-Santa Igia, Tharros-Oristano, Torres-Sassari e Olbia-Civita<sup>5</sup>.

Nei centri che attraversano i secoli altomedievali sembra possibile cogliere alcuni tratti comuni: *Carales* (Cagliari), *Turrus Libisonis* (Torres), Tharros, Bosa e Olbia, nonostante la contrazione dei traffici, grazie al rapporto con il territorio e al ruolo strategico-militare dati dalla persistenza delle funzioni portuali, mantengono una continuità insediativa. Lo stesso nuovo assetto delle diocesi tra la metà dell'XI e il principio del XII secolo, di complessive diciotto sedi, ne vede dieci distribuite sulle fasce costiere. Di queste, almeno quattro nel settentrione dell'isola (Bosa, Torres, Ampurias, Civita) e tre nella parte meridionale (Tharros-Oristano, Sulci e Cagliari) si incardinano sui precedenti quadri insediativi, in *civitates* che di città avevano perso rango e funzioni<sup>6</sup>. Fattori tutti alla base della successiva rivitalizzazione degli scali, ma non necessariamente di quella dell'antico abitato: la "ristrutturazione" giudicale sembra infatti operare scelte che privilegiano, da un lato, la rifunzionalizzazione delle aree portuali antiche meglio rispondenti alle esigenze commerciali di una società fortemente rurale che non mostra spiccate proiezioni marittime; dall'altro un rilancio insediativo in connessione topografica con i porti antichi, per quanto non in meccanica sovrapposizione, dove il rapporto, in senso ampio, più che con il vecchio centro è stabilito con l'area portuale.

---

<sup>3</sup> Come in Plinio e negli *itineraria* antichi, nell'opera dell'Anonimo alla Sardegna sono assegnati complessivamente diciotto *oppida*, centri urbani di vario statuto (*coloniae, municipia, civitates stipendiariae*) dei quali vengono esplicitamente nominati *Carales, Nora, Sulci, Bitia, Neapolis, Turrus Libisonis*, tutti centri costieri, e *Valentia*, unico centro nell'interno Cfr. P.G. SPANU, «*Iterum est insula quae dicitur Sardinia, in qua plurimas fuisse civitates legimus (Ravennatis Anonymi Cosmographia V, 26)*». *Note sulle città sarde tra tarda antichità e l'alto medioevo*, in *Le città italiane nell'alto medioevo*, a cura di A. AUGENTI, Firenze 2006, pp. 589-91.

<sup>4</sup> Per un inquadramento del tema e della bibliografia: SPANU, «*Iterum est insula*» cit., pp. 597-620; P.F. SIMBULA, P.G. SPANU, *Paesaggi rurali della Sardegna tra tardo-antico ed età giudicale*, in *Paesaggi, comunità, villaggi medievali*, a cura di P. GALETTI, Spoleto 2012, pp. 665-580.

<sup>5</sup> SIMBULA, SODDU, *Gli spazi dell'identità cittadina* cit., pp. 131-39.

<sup>6</sup> P.G. SPANU, *La Sardegna rurale tra l'età tardoantica e l'alto medioevo*, in *Historica et philologica. Studi in onore di Raimondo Turtas*, a cura di M.G. SANNA, Cagliari 2012, pp. 147-164; R. TURTAS, *Storia della Chiesa in Sardegna. Dalle origini al Duemila*, Roma 1999, pp. 178-188.

Una rete di scali organizzati esisteva fin dalla prima età giudiciale. Tra l'XI e il XII secolo con i più antichi documenti compaiono le attestazioni di funzionari preposti alla riscossione delle imposizioni doganali nei porti, i *majores de portu*, presenti in tutti e quattro i giudicati<sup>7</sup>. Il panorama dei porti attivi a quest'altezza cronologica è offerto dalla prospettiva tirrenica. I *Costituti dell'uso* di Pisa del 1160, nel fissare le consuetudini, regolamentano gli interessi nel contratto di prestito marittimo, stabilendo l'entità che il mutuatario era tenuto a corrispondere al prestatore a seconda della distanza da Porto Pisano. Dunque, viaggi venivano comunemente compiuti anche in Sardegna<sup>8</sup>. Seguendo l'enumerazione, compaiono sul lato orientale, risalendo verso le Bocche di Bonifacio fino al golfo dell'Asinara, Orosei, Civita, Ampulia e Torres, inframmezzate dai generici riferimenti agli scali della Gallura e dell'Arcipelago della Maddalena («tota Bucinaria»). Bosa è l'unico porto indicato sulla costa occidentale, mentre a sud Carali, a fianco all'indeterminato rimando agli scali dell'Arborea.

La genericità è spiegabile con la natura della fonte, per quanto sollevi il dubbio che si tratti del riflesso di un sistema di approdi che conta su un quadro insediato plurale, spazio di convergenza di più ville e nuclei insediativi in cui affiorano le località meglio caratterizzate, capaci di attrarre sul proprio scalo le attività di scambio, anche in virtù della presenza di autorità laiche o religiose. Nell'elenco si colgono alcune caratteristiche ricorrenti, a cominciare dalla comune dislocazione degli abitati, arretrata rispetto al fronte costiero ed eccentrica in rapporto alla topografia dei siti che in antico vi insistevano. Nella quasi totalità, i porti sono ubicati alla foce di fiumi e in prossimità di lagune, ricalcando sotto questo profilo le scelte dei secoli precedenti, senza perdere il rapporto con l'ossatura dello stradario di età romana, rimasto efficiente. Alle spalle, terre pianeggianti o profonde vallate, collegate dai corsi d'acqua ai terminali costieri di raccolta delle produzioni agro-pastorali. E a ben guardare, se quattro delle ville esplicitamente no-

---

<sup>7</sup> La più antica testimonianza datata risale al 1082: nell'atto di donazione di San Michele di Plaiano e altre chiese logudoresi, effettuata dal giudice di Logudoro Mariano I a Santa Maria di Pisa, sono ricordati come testimoni Dorgotori Tussia e Stefano Striga, *majores* del porto di Torres: A. ARGIOLOS, A. MATTONE, *Ordinamenti portuali e territorio costiero di una comunità della Sardegna moderna: Terranova (Olbia) in Gallura nei secoli XV-XVIII*, in *Da Olbia ad Olbia: 2500 anni di storia di una città mediterranea*, II, Sassari 1996, pp. 162-164.

<sup>8</sup> Gli importi per la Sardegna erano così fissati: dalla Gallura e da Orosei *soldi IIII*; da Civita e da tutta Bucinaria *soldi III ½*; da Ampulia *soldi IIII*; dal porto di Torres *soldi IIII ½*; da Bosa *soldi IIII ½*; dall'Arborea *soldi V*; da Cagliari *soldi V*: *I Costituti della Legge e dell'Uso di Pisa (sec. XII)*, a cura di P. VIGNOLI, Roma 2003, pp. 230-231. Lo studio giuridico del testo è di C. STORCHI STORTI, *Intorno ai Costituti pisani della legge e dell'uso: secolo XII*, Liguori 1998.

minate (Civita, Torres, Bosa e Carali) erano di antica fondazione con alle spalle un passato di *civitas*, tutte erano sede di diocesi, compresa Ampurias. Con l'esclusione di Orosei, di probabile fondazione giudicale, che della vicina villa cattedralizia, Galtelli, era la porta marittima<sup>9</sup>.

Pochi scali a questa altezza cronologica risultano centri abitati di robusta consistenza, perlopiù punti di incontro degli scambi a cui faceva capo un'organizzazione insediativa pulviscolare, costituita da minuscole ville e nuclei abitativi sparsi, che richiama il modello degli empori messo in risalto per altre aree del Mediterraneo da recenti indagini archeologiche, su cui forse occorre riflettere<sup>10</sup>.

In età giudicale, su queste basi, l'azione del commercio opera la selezione degli abitati portuali più o meno risalenti, dove la preminenza si gioca sia sulla rendita di posizione che sulle funzioni economiche che gli scali sono in grado di richiamare. Non ovunque si coglie con chiarezza, ma per *Ampulia* e Orosei, gli studi condotti nell'ultimo decennio, delineano con sufficiente nitidezza il processo di affermazione che non pare scindibile dall'essere sede vescovile (Ampurias), o costituirne la connessione marittima privilegiata (Orosei).

*Ampulia*, situata sulla costa settentrionale, in età giudicale è con Torres una delle due principali aree di incontro commerciale, per quanto non si

---

<sup>9</sup> P.G. SPANU, *La Sardegna bizantina tra VI e VII secolo*, Oristano 1998, pp. 121-128.

<sup>10</sup> A. AUGENTI, *Città e porti dall'antichità al Medioevo*, Roma 2010. Limitando le annotazioni al Nord della Sardegna, i risultati delle campagne di scavo condotte sul versante settentrionale della Sardegna attestano la continuità insediativa di Santa Filitica: *Santa Filitica a Sorso, dalla villa romana al villaggio bizantino*, a cura di D. ROVINA, Viterbo 2003; EAD., *L'insediamento di Santa Filitica a Sorso tra età romana e alto Medioevo*, in *Castelsardo. Novecento anni di storia*, a cura di A. MATTONE, A. SODDU, Roma 2007, pp. 110-123. Sulle vicende insediative della costa a nord-ovest: F.G.R. CAMPUS, «Questo territorio, che confina dalla parte di mezzogiorno a ponente con l'Anglona, dalla parte di maestrale con Castelsard...»: storia e archeologia del popolamento medievale nella Bassa Valle del Coghinas, in F.G.R. CAMPUS, A. SODDU, *Le origini storiche e culturali di Viddalba, Santa Maria Coghinas, Valledoria*, Sassari 2007. Un primo bilancio delle topografie dei rinvenimenti dei materiali nei contesti di scavo e delle relative provenienze è stato oggetto della tesi di dottorato di L. BICCONE, *Relazioni economiche e commerciali nel Mediterraneo occidentale: l'esempio della Sardegna alla luce di fonti scritte e fonti materiali (secoli IX-XIII)*, Tesi di Dottorato di Ricerca in Antropologia, Storia Medioevale, Filologia e Letterature del Mediterraneo Occidentale in Relazione alla Sardegna, XXI ciclo, tutors P.F. Simbula, M. Milanese, Università degli Studi di Sassari, 2006. L'inquadramento generale degli assetti insediativi e dei risultati delle indagini archeologiche per l'età giudicale è in M. MILANESE, *Paesaggi rurali e luoghi del potere nella Sardegna medievale*, «Archeologia medievale», XXXVII (2010), pp. 247-258; ID., *Archeologia del potere nella Sardegna medievale: la signoria dei Doria*, in *Atti del IV Congresso Nazionale di Archeologia Medievale* (Chiusdino, 26-30 settembre 2006), a cura di R. FRANCOVICH, M. VALENTI, Firenze 2006, pp. 287-293.



tratti delle località esclusivamente ricordate. Nei documenti ricorrono Santa Filittica e Cedrone, destinazioni di viaggi commerciali più occasionali, sui quali *Ampulia* si afferma<sup>11</sup>. Nelle carte nautiche circolanti dal Duecento il porto di Longone-Santa Reparata (sulle bocche di Bonifacio, vicino all'attuale Santa Teresa di Gallura) è costantemente segnalato e più che a una realtà economica, rimanda a una postazione strategica<sup>12</sup>. Le sue fortune appaiono inscindibilmente legate allo sfruttamento delle cave di granito di Capo Testa: il crollo della domanda imperiale e l'assenza di un retroterra produttivo ne segnarono l'abbandono commerciale. Al contrario, *Ampulia*, situata alla foce del Coghinas, sede dell'omonima diocesi, era la punta avanzata di un microsistema costituito da un fertile e popolato retroterra di cui rappresentava il terminale commerciale, meta nel XIII secolo di navi liguri e toscane<sup>13</sup>. Il nome, dal latino *emporium* o dal greco *empórhion* e le testimonianze materiali dei ruderi che affiorano nel tratto finale del corso del Coghinas, attestano la natura commerciale e la continuità di frequentazione del sito<sup>14</sup>. L'organizzazione insediativa della valle, come ha ben colto Alessandro Soddu, era articolata in ville di diversa consistenza e abitati sparsi, «cellule staccate di un unico sistema» gravitante economicamente

---

<sup>11</sup> Tra queste località spicca Cedrone, meta di viaggi commerciali dalla Corsica in una decina di documenti del 1239. Il luogo doveva essere di una certa rilevanza: il giudice Barisone III vi aveva un palazzo nel quale furono firmate le convenzioni del 1233 tra Genova e il Regno di Torres e nel 1239 vi era un console del comune di Genova: in *I Libri iurium della Repubblica di Genova*, I/2, a cura di D. PUNCUH, Roma 1996, pp. 390-392, doc. 414. La localizzazione di Cedrone sulla costa settentrionale è stata proposta convincentemente da A. SODDU, *Le fonti medievali relative alla «Romangia nord-orientale». Revisione degli atlanti di John Day e Angela Terrosu Asole*, «Quaderni del Centro di documentazione dei villaggi abbandonati della Sardegna», 4, in corso di stampa. L'ipotesi superata è quella avanzata a suo tempo da C. ZEDDA, *L'ultima illusione mediterranea. Il comune di Pisa, il regno di Gallura e la Sardegna nell'età di Dante*, Cagliari 2006, pp. 285-286.

<sup>12</sup> Santa Reparata, il punto della Sardegna più vicino alla costa toscana, strategicamente posto all'imbocco dello stretto, secondo il Solmi era località frequentata dai Pisani prima dell'XI secolo e lo stesso agiotoponimo rimanda all'intitolazione della prima cattedrale di Pisa. Le fonti cronachistiche riportano la notizia di colonne provenienti da Santa Reparata trasportate a Pisa da Cionetto Cionetti a metà del XII secolo: *Breviarium Pisanae Historiae*, in *Rerum Italicarum Scriptores*, a cura di L.A. MURATORI, Mediolani 1725 (rist. Bologna 1972), VI, parte 2, p. 131. Nello scalo si era raccolta la flotta pisana prima di fermarsi a Torres e dirigersi verso le Baleari nel 1113: A. SOLMI, *Studi storici sulle istituzioni della Sardegna nel Medioevo*, a cura di M.E. CAEDDU, Nuoro 2001, pp. 248-49.

<sup>13</sup> CAMPUS, *Questo territorio* cit., p. 133 e note 29-31.

<sup>14</sup> Id., pp. 134-135; M. MAXIA, *La diocesi di Ampurias*, Sassari 1997, pp. 37-43.

sul corso del fiume<sup>15</sup>. La vicinanza della Corsica e soprattutto lo slancio delle attività commerciali di Bonifacio dopo la conquista genovese del 1195, creano un fiorente mercato interregionale che sul versante logudorese, ancora per buona parte del secolo successivo, si impernia sulla valle del Coghinas e sul suo terminale *Ampulia*, a costituire uno spazio economico còrso-logudorese «con caratteristiche di distinta individualità rispetto sia alla restante Corsica sia alla restante Sardegna» nel quale si muovono operatori delle due sponde e molti liguri<sup>16</sup>.

Analoghe dinamiche di affermazione si riscontrano nella bassa Gallura per Orosei, in posizione avanzata sul fiume Cedrino rispetto alla sede vescovile di Galtellì. Anche in questo caso si tratta di un porto fluviale, inserito in un'ansa riparata dell'ultimo tratto del fiume che attraversa terre pianeggianti racchiuse alle spalle da una fascia collinare litoranea. Su di essa si distribuiscono gli insediamenti, di cui inizialmente la villa costituiva uno dei riferimenti commerciali. L'affermazione di Orosei sugli insediamenti della piana del Cedrino è da leggere nella prossimità alla sede vescovile e nel rilievo assunto nell'amministrazione giudiciale<sup>17</sup>. L'Opera di Santa Maria di Pisa vi possedeva il patrimonio più cospicuo della Gallura e anche privati cittadini avevano investito in proprietà immobiliari. Casalino di Lamberto nel 1195 vendeva a Rinaldo, operaio di Santa Maria, un pezzo di terra ereditato dal cognato «in portu de Orosei»<sup>18</sup>. Non può dunque sorprendere la presenza di tale *Vivianu* «majore de portu» di origine toscana a Orosei nel 1173<sup>19</sup>. Il coinvolgimento di piccoli operatori commerciali sardi è indizio non trascurabile di un ceto mercantile locale partecipe, che giustifica l'intensità dei legami con Pisa e l'importanza degli scambi per la vita dello

---

<sup>15</sup>A. SODDU, «*Homines de Bonifacio non possunt vivere non euntes ad partes Sardinie*»: traffici commerciali fra Corsica e Sardegna nel XIII secolo, «Quaderni Bolotanesi», XXXIV (2008), pp. 67-88: nota 46.

<sup>16</sup>CAMPUS, *Questo territorio* cit., pp. 145-148; G. PISTARINO, *Genova e la Sardegna nel secolo XII*, in *La Sardegna nel mondo mediterraneo*, Atti del I Convegno internazionale di studi geografico-storici (Sassari, 7-9 aprile 1978), a cura di P. BRANDIS, M. BRIGAGLIA, II, Sassari 1981, pp. 124-125. A conferma delle intense attività, la misura di peso utilizzata era il cantaro di Ampulia (i contratti ricordano formaggi pesati «ad iustum cantarium Ampulie»): A. SODDU, «*Homines de Bonifacio*» cit., p. 73.

<sup>17</sup>Nella piana erano localizzati anche i centri di Bibisse, San Leonardo e San Giovanni e all'interno Onifai, Irgoli e Loculi compresi nel Trecento nella giurisdizione di Orosei. ZEDDA, *L'ultima illusione* cit., pp. 284, 323-324; C. ZEDDA, G. SANTORO, *Llibre de la Camerlengia. L'amministrazione di Orosei e della Gallura alla metà del Trecento attraverso la lettura del registro n. 2105 dell'Archivio della Corona d'Aragona di Barcellona (Real Patrimonio)*, Cagliari 1997, p. 90.

<sup>18</sup>SOLMI, *Studi storici* cit., p. 286; ZEDDA, *L'ultima illusione* cit., pp. 301-302

<sup>19</sup>ARGIOLAS, MATTONE, *Ordinamenti portuali* cit., pp. 163-164; SOLMI, *Studi storici* cit., pp. 285-286.

scalo e dell'area<sup>20</sup>. I traffici disimpegnati dalla fine del XII secolo sono di un certo rilievo rispetto a quelli degli approdi vicini, più episodicamente ricordati, come Santa Lucia, dove nel 1263, in occasione della visita pastorale, sbarca l'arcivescovo di Pisa Federico Visconti, diretto a Galtelli<sup>21</sup>.

Il processo di affermazione degli insediamenti di tradizione urbana sembra imboccare sentieri differenti, segnato in maniera più o meno accentuata da un rapporto dualistico tra la città romana e quella dei secoli a cavallo del Millennio. Torres, Bosa, Tharros, Civita e Santa Igia in età giudiciale si pongono in continuità con il passato, per quanto non in diretta correlazione topografica, mantenendo il nesso con l'area portuale: percorsi non lineari che dovranno essere oggetto di riflessioni più articolate, su cui vale tuttavia la pena soffermarsi, sottolineando con la dovuta prudenza i parallelismi.

Nel Cagliariitano, l'abbandono della *Carales* romana e bizantina aveva dato vita a Santa Igia, nel suburbio della città tardo imperiale, a nord-ovest del porto romano. Donata dal giudice all'arcivescovo di Cagliari intorno al 1070, ne eredita in breve la cattedra e per l'attrazione esercitata come *civitas* vescovile, tra il XII e il XIII secolo pone le basi per uno sviluppo in senso urbano. Rasa al suolo nel conflitto con Pisa, non conoscerà la maturazione istituzionale che fu possibile per Sassari e che permeerà la stessa Oristano<sup>22</sup>.

La politica di apertura dei giudici alle presenze monastiche e alle realtà tirreniche, consolida la presenza mercantile che se all'interno delle mura di Santa Igia ha i referenti politici, economicamente guarda al porto dove si ritaglia vantaggi e privilegi<sup>23</sup>. Nel 1104, grazie alle concessioni e all'essen-

---

<sup>20</sup> Le dinamiche dello sviluppo di Orosei sono ricostruite dettagliatamente da ZEDDA, *L'ultima illusione* cit., pp. 283-291. Sulle rendite della villa: F. ARTIZZU, *L'Opera di Santa Maria di Pisa e la Sardegna*, Padova 1974, pp. 41-43, 76-77.

<sup>21</sup> ZEDDA, *L'ultima illusione* cit., pp. 298-301, ritiene che non si tratti di Santa Lucia di Posada, ma di un Santa Lucia vicino a Orosei.

<sup>22</sup> R. MARTORELLI, *Cagliari in età tardoantica e medievale*, in *Cagliari tra passato e futuro*, a cura di G.G. ORTU, Cagliari 2004, pp. 283-300; EAD., *Il culto di santa Cecilia a Cagliari nell'alto medioevo. Una testimonianza ignorata*, «ArcheoArte», 1 (2010) (<http://ojs.unica.it/index.php/archeoarte/article/view/30>), pp. 85-102; R. PINNA, *S. Igia. La città del giudice Guglielmo*, Cagliari 2010, pp. 127-143; SIMBULA, SODDU, *Gli spazi dell'identità cittadina* cit., pp. 139-144.

<sup>23</sup> Un ruolo di rilievo nell'attivazione di nuove rotte, collegate allo sfruttamento delle saline sarde, ebbero anche i monaci vittorini di Marsiglia: A. BOSCOLO, *L'Abbazia di San Vittore, Pisa e la Sardegna*, Padova 1958; P.G. SPANU, *I possedimenti vittorini in Sardegna*, in *Committenza, scelte insediative e organizzazione patrimoniale nel medioevo*, a cura di L. PANI ERMINI, Spoleto 2007, pp. 245-279.

superiorità rispetto alle altre, pure presenti, premessa dei futuri sviluppi<sup>24</sup>. Prima della chiusura del secolo, nel porto «de Gruttis», possiede botteghe e fondaci per le merci, depositi del sale, abitazioni e successivamente anche una chiesa intitolata a Santa Maria, probabile sede dell'organizzazione consolare pisana<sup>25</sup>. Il porto si rivela essenziale nella vita di Santa Igia, per quanto il congiungimento fisico tra scalo e la capitale giudicale non avvenga.

Nei casi di Torres e di Tharros ci troviamo davanti a centri che con diverse cronologie e dinamiche cedono le funzioni portuali. Nell'alto medioevo Torres si era probabilmente ripiegata sull'area della necropoli paleocristiana orientale, continuando a esercitare il controllo del porto<sup>26</sup>. Per quanto la contrazione dei traffici e le trasformazioni economiche avessero inciso sul ridimensionamento insediativo e sulla stessa perdita dello statuto urbano, i dati di scavo dimostrano che Torres non aveva conosciuto il completo collasso<sup>27</sup>. Sede vescovile dall'età tardoantica e del potere laico nel primo periodo giudicale, oltre che meta di pellegrinaggio devozionale, nella seconda metà dell'XI secolo aveva le risorse per avviare la fabbrica dell'imponente basilica di San Gavino, richiamando maestranze specializzate dall'area toscana<sup>28</sup>. Stando a una fonte tarda, al principio del XII vi era radicata una florida comunità mercantile pisana, gli «homines da bene et ri-

---

<sup>24</sup> M. TANGHERONI, *L'economia e la società della Sardegna*, in *Il Medioevo. Dai giudicati agli aragonesi*, a cura di M. GUIDETTI, Milano 1988, pp. 171-74. Il breve dizionario del 1128 è edito in *I Libri iurium* cit., I/1, a cura di A. ROVERE, Roma 1992, pp. 9-10, doc. 3.

<sup>25</sup> SOLMI, *Studi storici* cit., p. 271; F. ARTIZZU, *La Sardegna Pisana e Genovese*, Sassari 1985, p. 155; PINNA, *La città del giudice* cit., pp. 123-147; P.F. SIMBULA, *Il porto nello sviluppo economico della città medioevale*, in *Cagliari tra passato e futuro*, a cura di G.G. ORTU, pp. 27-28.

<sup>26</sup> Per una recente analisi dell'area di San Gavino: L. PANI ERMINI et al., *Indagini archeologiche nel complesso di S. Gavino a Porto Torres. Scavi 1989-2003*, Roma 2006, *passim*.

<sup>27</sup> A. CASTELLACCIO, *Porto Torres. Da colonia romana a capitale di un regno*, Porto Torres 2010, pp. 55-58, 173-178; L. PANI ERMINI, *La Sardegna nel periodo vandalico*, in *Storia dei Sardi e della Sardegna*, a cura di M. GUIDETTI, I, *Dalle origini alla fine dell'età bizantina*, Milano 1987, pp. 297-327: 318; EAD., *Antichità cristiana e alto medioevo in Sardegna attraverso le più recenti scoperte archeologiche*, in *La cultura in Italia fra tardoantico e altomedioevo*, Roma 1981, pp. 903-911. Sulle preesistenze: G. MAETZKE, *Monte Angellu. Le origini della basilica di San Gavino di Porto Torres secondo le testimonianze archeologiche*, Sassari 1989.

<sup>28</sup> Su Torres sede vescovile, cfr. TURTAS, *Storia della Chiesa* cit., pp. 47-82. Per le fasi di costruzione del San Gavino di Torres, la provenienza delle maestranze, le tecniche costruttive e i modelli si rimanda a R. CORONEO, *Architettura romanica dalla metà del Mille al primo '300*, Nuoro 1993, pp. 15-25. Nel X-XI secolo, la presenza di *forum ware* proveniente soprattutto dalle coste tirreniche e dall'area laziale, per Laura Biccione è la conferma di una certa attività di scambio e del perdurare dell'insediamento: BICCIONE, *Relazioni economiche* cit., p. 157.

cos», ricordati nell'anonima cronaca logudorese<sup>29</sup>. Il declino di Torres come polo insediativo va di pari passo con l'affermazione di Sassari, sorta per iniziale aggregazione di nuclei insediativi sparsi che tra XI e XII secolo si saldano a formare una villa da cui prende corpo nel Duecento il principale polo urbano del settentrione. In questo contesto Sassari assume la guida direzionale dello scalo turritano, convertendolo di fatto nell'avamposto del nascente comune<sup>30</sup>.

Dove Sassari convive con le strutture di Torres, Oristano polarizza all'interno del fiume l'approdo commerciale, superando la policentricità degli scali del golfo. Il processo avviene in un contesto in cui ai cambiamenti delle generali condizioni economiche si somma l'evoluzione geomorfologica del profilo costiero e, posteriormente, l'azione dei giudici di Arborea.

Stando alle importanti acquisizioni delle indagini storico-topografiche e archeologiche condotte da Pier Giorgio Spanu e Raimondo Zucca, l'abbandono di Tharros passa per la rifunzionalizzazione altomedievale di un settore periferico della città antica, in correlazione con il porto in crescente difficoltà anche per le modifiche del paesaggio<sup>31</sup>. L'insediamento situato tra le lagune e il Tirso che intercetta il movimento finale della popolazione è invece Oristano, a cui accenna nella prima metà del VII secolo Giorgio Ciprio nella *Descriptio Orbis Romani*. La traslazione della sede diocesana arriva intorno al 1070, implicito riconoscimento dell'irreversibile condizione dell'area tharrensese e nella villa di Oristano si incardinano il potere vescovile e quello giudiciale<sup>32</sup>. Dal XII secolo l'apertura al commercio marittimo innesca un processo di crescita in senso progressivamente urbano, sul quale ritornerò più avanti.

---

<sup>29</sup> *Cronaca medioevale sarda. I sovrani di Torres*, a cura di A. ORUNESU, V. PUSCEDDU, Quartu Sant'Elena 1993, pp. 38-39.

<sup>30</sup> A. CASTELLACCIO, *Sassari medioevale*, I, Sassari 1996; M. TANGHERONI, *Nascita e affermazione di una città: Sassari dal XII al XIV secolo*, in *Gli Statuti sassaresi. Economia, società, istituzioni a Sassari nel medioevo e nell'età moderna*, Sassari 1986, pp. 45-63. Per le dinamiche insediative del territorio, anche alla luce dei dati archeologici recenti, CAMPUS, *Centri demici minori* cit., pp. 319-340. Il quadro dei dati materiali emersi nelle indagini archeologiche recenti è in *Sassari. Archeologia urbana*, a cura di D. ROVINA, M. FIORI, Sassari 2013.

<sup>31</sup> Lo spostamento da Tharros avvenne in modo lento e graduale e le indagini archeologiche di Pier Giorgio Spanu e Raimondo Zucca danno consistenza a un insediamento di età bizantina che ha il suo riferimento nella *civitas* episcopale, da identificare nell'immediato entroterra: P.G. SPANU, R. ZUCCA, *Da Tarrai polis al portus Sancti Marci. Storia e archeologia di una città portuale dall'Antichità al Medioevo*, in *Tharros Felix 4*, a cura di A. MASTINO, P.G. SPANU, A. USAI, R. ZUCCA, Roma 2011, pp. 15-103; P.G. SPANU, *Civitates Arboreae. I centri urbani del territorio di Oristano*, in *Oristano e il suo territorio*, I, a cura di P.G. SPANU, R. ZUCCA, Roma 2013, pp. 657-700.

<sup>32</sup> SPANU, *Civitates Arboreae. I centri urbani* cit., pp. 662-668.

In relazione al porto, le fonti, purtroppo tarde e isolate, oltre al *portus Sancti Marci* e a quello di *Neapoli*, menzionati come efficace riparo o luogo di sosta per provviste d'acqua e selvaggina, accennano episodicamente nel 1317 al *portus Cuchusii* e a seguire, con una certa frequenza, al *Barchanyr*, una struttura di approdo all'interno della foce del Tirso, accessibile a imbarcazioni di poco pescaggio<sup>33</sup>. L'opinione personale è che, almeno per *Neapoli* e *Sanctus Marcus*, si tratti di rade ricercate dalla navigazione come riparo, prive degli imprescindibili riferimenti commerciali e fiscali presenti invece nel tratto finale del fiume o della costa in prossimità della foce, dove Oristano fissa il controllo del flusso delle merci e il *portus Cuchusii* sembra convergere. Nel tardo medioevo è questo l'esclusivo porto mercantile, affermatosi sui possibili scali del golfo e orientato verso il fiume dalla forza di attrazione della città.

La riqualificazione del tessuto urbano procede in sintonia con la crescita delle attività economiche. Il rafforzamento delle correnti commerciali liguri, esito non scindibile dal quadro politico, trova riscontro nella concessione del 1188 di un esteso quartiere ai genovesi, sufficiente per l'installazione di cento botteghe con le relative pertinenze, oltre a una chiesa, il cimitero e le abitazioni necessarie, nella località «qui dicitur portus januensis»<sup>34</sup>. Si tratta della ratifica formale dell'occupazione di uno spazio ad alta densità mercantile in via di integrazione con il tessuto urbano, attiguo alla cattedrale ed esterno al probabile circuito murario di età bizantina, dove pure la comunità pisana è radicata e negli stessi anni possiede abitazioni e botteghe. Ai primi decenni del XIII secolo la *ruga mercatorum* congiunge la cattedrale, i palazzi dei giudici e la piazza deputata alle compravendite, *Sa Majoria*<sup>35</sup>. Qui si apre la Porta a Mare, orientata verso il fiume e il porto,

---

<sup>33</sup> A. SCARPA, *I porti di Aristianis e la commercializzazione delle ceramiche di importazione tra l'età medievale e postmedievale*, in *Naves plenis velis euntes*, a cura di A. MASTINO, P.G. SPANU, R. ZUCCA, Roma 2009, pp. 278-288 e SPANU, ZUCCA, *Da Tarrai polis cit.*, pp. 23-24. Per le attestazioni documentarie: F. ARTIZZU, *Documenti inediti relativi ai rapporti tra la Sardegna e Pisa nel Medioevo*, I, Padova 1961, pp. 8-9, doc. 4; II, pp. 52-53, doc. 21; *Procesos contra los Arborea*, a cura di S. CHIRRA, II-III, Pisa 2003, p. 141.

<sup>34</sup> La concessione del 1188 e il rinnovo nell'anno successivo sono editi in P. TOLA, *Codex diplomaticus Sardiniae* (d'ora in poi *CDS*), in *Historiae Patriae Monumenta*, X, Augustae Taurinorum 1861, cc. 262, doc. 125; 268, doc. 133. Il peso degli esponenti che trattarono con l'Arborea è altamente indicativo delle strategie di espansione ligure in Sardegna come nella penisola iberica: G. PETTI BALBI, *Governare la città: pratiche sociali e linguaggi politici a Genova in età medievale*, Firenze 2007, pp. 60-62; E. BASSO, *Tra Crociata e commercio: le relazioni diplomatiche fra Genova e i regni iberici nei secoli XII-XIII*, «Medievalismo», 19 (2009), pp. 21-22.

<sup>35</sup> M.G. MELE, *Oristano capitale giudicale. Topografia e insediamento*, Cagliari 1999, pp. 49-54.

coronamento a ovest delle mura che alla fine del Duecento avevano ormai inglobato l'intero quartiere, riferimento commerciale del territorio e di comunità mercantili di varia provenienza<sup>36</sup>.

La Bosa giudicale, sulla sponda sinistra del Temo, sorgeva in prossimità della necropoli dove si era ritirata la città bizantina, separandosi dall'abitato romano che non concordemente gli archeologi individuano sulla riva opposta. Le scelte insediative sembrano richiamare quelle di Civita, di Torres e della stessa Carali, per quanto sia prudente attendere i risultati delle ricerche archeologiche in corso<sup>37</sup>. Senza aver conosciuto il completo tracollo, nell'XI secolo Bosa assurge al rango vescovile. In sincronia con la fabbrica del San Gavino di Torres, i giudici logudoresi vi avviano i lavori di costruzione della cattedrale di San Pietro, fulcro dell'abitato<sup>38</sup>. Il dispiegamento di risorse suggerisce la ripresa della crescita e del resto, quando si guarda al territorio, la strategia risulta abbastanza chiara. A par-

---

<sup>36</sup> E. BARATIER, *Les relations commerciales entre Marseille et la Sardaigne au Moyen Âge*, in *Atti del VI Congresso internazionale di studi sardi*, Cagliari 1957, pp. 297-342; F. ARTIZZU, *Relazioni commerciali tra la Sardegna e Marsiglia nel secolo XIII*, «Nuovo bollettino bibliografico sardo», 9 (1956), ora in ID., *Ricerche sulla storia e le istituzioni della Sardegna medievale*, Roma 1983, pp. 29-38; PISTARINO, *Genova e la Sardegna cit.*, pp. 57-123; L. BALLETO, *Mutui ad interesse dichiarato nel traffico tra Genova e la Sardegna (sec. XIII)*, «Bollettino dell'Associazione Archivio Storico Sardo di Sassari», 3 (1977) pp. 98-128; EAD., *Genova e la Sardegna nel secolo XIII*, in *Civico Istituto Colombiano. Saggi e documenti*, I, Genova 1981, pp. 59-261; EAD., *Studi e documenti su Genova e la Sardegna nel secolo XIII*, *ibidem*, II/2, Genova 1981, pp. 7-246; M. TANGHERONI, *L'economia giudicale*, in *Oristano e il suo territorio*, Cinisello Balsamo 1990, pp. 119-122; J.-A. CANCELLIERI, *Bonifacio au Moyen Âge*, Ajaccio 1997; F. ARTIZZU, *L'Opera di Santa Maria di Pisa nel giudicato arborense*, in *Giudicato d'Arborea e marchesato di Oristano: proiezioni mediterranee e aspetti di storia locale*, a cura di G. MELE, I, Oristano 2000, pp. 101-109.

<sup>37</sup> A. MASTINO, *Le origini di Bosa*, in *Il IX centenario della cattedrale di S. Pietro di Bosa*, Sassari 1974, pp. 108-112; R. ZUCCA, *Profilo storico di una città fluviale dell'antichità*, in *Archeologia e ambiente naturale: prospettive di cooperazione tra le autonomie locali nel sud dell'Europa*, a cura di A. MASTINO, Sassari 1993, pp. 52-55; A. BONINU, *Il periodo romano*, in *Planargia*, a cura di T. OPPES, Cagliari 1994; SPANU, *La Sardegna bizantina cit.*, pp. 102-104; A. SODDU, F.G.R. CAMPUS, *Le curatorias di Frussia e di Planargia*, in *Suni e il suo territorio*, a cura di A.M. CORDA, A. MASTINO, Suni 2003, pp. 139-176; 159-161; L. BICCONE, A. VECCIU, *Bosa Bizantina e giudicale. Nuove riflessioni sulla base dell'evidenza ceramica*, in *Settecento-Millecento. Storia, Archeologia e Arte nei "secoli bui" del Mediterraneo. Dalle fonti scritte, archeologiche ed artistiche alla ricostruzione della vicenda storica: la Sardegna laboratorio di esperienze culturali*, Atti del convegno (Cagliari, 17-19 ottobre 2012), a cura di R. MARTORELLI, Cagliari 2013, pp. 353-376; M. MILANESE, *Bosa (Nuoro). Prima campagna di ricerche archeologiche nel castello di Serravalle*, «Bollettino di Archeologia», 46-48 (1997), pp. 162-165. Nuove informazioni e cronologie ancor meglio definite emergeranno dalla pubblicazione delle successive campagne di scavo condotte nel sito del castello da Marco Milanese.

<sup>38</sup> TURTAS, *La Chiesa in Sardegna cit.*, pp. 182-188; CORONEO, *Architettura romanica cit.*, pp. 78-79.

tire dal XII secolo, sul tessuto produttivo alle spalle, lungo le vallate attraversate dal Temo, si distribuiscono i complessi delle aziende agricole monastiche donate all'ordine cistercense e camaldolese dai giudici e dall'aristocrazia locale, di cui Bosa è l'innesto marittimo<sup>39</sup>. Indizio della vivacità economica è il frequente ricordo del nome del suo scalo nella documentazione commerciale del XII e XIII secolo, in relazione alle derrate e alle materie prime e almeno dagli anni Trenta del Duecento, alla pesca del corallo<sup>40</sup>.

Lo schema sembra ripetersi nella Civita giudiciale nei confronti dell'Olbìa romana: sede vescovile dal tardo impero, si posiziona eccentricamente rispetto alla città antica e al porto, mantiene la continuità delle funzioni portuali, affievolite drasticamente ma mai del tutto interrotte e mostra fermenti di crescita nell'XI secolo, tangibili nelle opere di costruzione della cattedrale di San Simplicio che si protrarranno al XII<sup>41</sup>.

## 2. L'età delle fondazioni

I profondi ripensamenti topografici duecenteschi nell'isola scaturiscono dalla disgregazione dei regni giudicali, erosi dall'interno dalle famiglie signorili toscane e liguri: laddove viene meno il potere locale, si dispiega la netta riorganizzazione del paesaggio portuale, economicamente funzionale alle caratteristiche produttive dei territori di cui sono gli scali sono posti a

---

<sup>39</sup> Aziende e villaggi risultano dislocati sulle strade di età romana, congiunzione degli insediamenti rurali alle arterie viarie maggiori. L'alta densità abitativa della Planargia, lungo il bacino idrografico del Temo, con una concentrazione nella parte finale del fiume, attestata in età romana, è confermata dalla rete di villaggi che gravitavano sulla città di Bosa (nel complesso circa una ventina di villaggi). Nel tratto finale della valle del Temo, su entrambe le sponde del fiume, erano presenti numerosi edifici ecclesiastici. I segni del rilancio di Bosa si colgono nelle donazioni ai monaci a cominciare da quella del 1112 da parte di Costantino e Marcusa sua moglie, originaria di Bosa, effettuata ai Camaldolesi con la concessione della chiesa di San Pietro di Scano e le rendite annesse ricavate dalla riscossione dei diritti di pesca nel fiume («in su flumen de Vosa») che potrebbe aver avuto la funzione di rilancio economico del porto. SODDU, CAMPUS, *Le curatorias* cit., pp. 140-41 e 161.

<sup>40</sup> V. VITALE, *Documenti sul castello di Bonifacio nel secolo XIII*, Genova 1936, p. 3, doc. 1; BARATIER, *Les relations commerciales* cit., p. 325.

<sup>41</sup> CORONEO, *Architettura romanica* cit., p. 260. Un altro centro portuale di non semplice localizzazione è villa Mayor, vicino a Terranova, i cui traffici sono attestati nella documentazione notarile genovese. L'esame dei documenti pubblicati da Vito Vitale è in ZEDDA, *L'ultima illusione* cit., pp. 120-121. Per i dati sul popolamento della villa R. BROWN, *L'Opera di Santa Maria di Pisa e la Sardegna nel primo Trecento*, «Bollettino storico pisano», 57 (1988), pp. 185-187, tab. VI.



capo e alle reti commerciali in cui sono inseriti<sup>42</sup>. Va pur detto che tra Due e Trecento, un po' ovunque, le sistemazioni portuali innescano processi di riqualificazione e organizzazione per adeguare le strutture al traffico e alle imbarcazioni. Nello stesso Porto Pisano è questa la cronologia di profondi mutamenti dai quali, al di fuori dell'arco di Stagno, gradualmente si imporrà Livorno<sup>43</sup>.

Nell'isola la spinta verso la costa e il collegamento materiale tra l'inse-diamento e il porto sono più intensi dove l'azione degli scambi (vale a dire le iniziative pisane e genovesi) agisce in profondità e crea solidi radicamenti mercantili. In questi casi, la centralità economica dello scalo si pone come principio ordinatore e richiama l'abitato, fondato o rifondato, in convergenza urbanistica sul porto<sup>44</sup>.

L'ordine temporale del percorso è scandito nel corso del XIII secolo dall'andamento degli equilibri politici. *Castrum Callari* nei primi decenni del Duecento rimpiazza Santa Igia; a metà secolo la Bosa malaspiniana rimpiazza la Bosa giudicale e nel passaggio al Trecento, Terranova eclissa Civita.

L'evoluzione nel Cagliaritano è netta nei tempi e nei modi e sembra ripercuotersi in sincronica concordanza nella Gallura. L'egemonia raggiunta dalla colonia pisana nel meridione e il consolidamento degli interessi sulla Sardegna, nei primi del Duecento sono sanciti dalla costruzione di un *castrum novum* a protezione delle infrastrutture portuali dipendenti da Santa Igia. Non si trattò di vicenda pacifica e le controversie sorte ai primi del Duecento tra i pisani e la giudicessa Benedetta sulla riscossione dei diritti portuali denotano le forti tensioni, preludio delle nuove condizioni materiali

---

<sup>42</sup> Sui porti e le direttrici di scambio: C. ZEDDA, *Commerci e strutture portuali nella Sardegna medievale*, «Quaderni medievali», 48 (1999), pp. 35-62.

<sup>43</sup> *Città del Mediterraneo. Storia e archeologia*, a cura di L. GROSSI BIANCHI, E. POLEGGI, Genova 1989, in particolare per Pisa il saggio di G. ROSSETTI, *Pisa assetto urbano e infrastruttura portuale*, pp. 263-286; G. GARZELLA, *Pisa: la forma urbana e gli impianti portuali sul fiume*, in *Pisa e il Mediterraneo. Uomini, merci, idee dagli Etruschi ai Medici*, Catalogo della mostra (Pisa, 13 settembre-9 dicembre 2003), a cura di M. TANGHERONI, Ginevra-Milano, 2003, pp. 151-155; M.L. CECCARELLI LEMUT, *Il sistema portuale pisano e le sue infrastrutture: riflessioni su una problematica aperta*, in «Un filo rosso». *Studi antichi e nuove ricerche sulle orme di Gabriella Rossetti in occasione dei suoi settanta anni*, Pisa 2007, pp. 115-126; O. VACCARI, *Il sistema portuale pisano e "i tempi della modificazione": da Porto Pisano a Livorno*, *ibidem*, pp. 127-144.

<sup>44</sup> Una sintesi sull'avvio dello sviluppo urbano e l'impatto della circolazione di modelli comunali e mercantili nella società giudicale, ancora valida nelle dinamiche generali delineate, è in SOLMI, *Studi storici cit.*, pp. 265-278.

e premessa della trasformazione del controllo da economico in politico<sup>45</sup>.

La fondazione pisana del *castrum Callari*, nel 1217, rappresentò nei fatti un'autentica sfida all'antica capitale giudicale di Santa Igia. Luogo alternativo del potere e delle istituzioni, dalla città prende le mosse la progressiva espansione di tipo territoriale con l'annessione di terre agricole, boschi, ville saline e peschiere, che culminò nel 1258 con la distruzione della città giudicale e la conquista del regno cagliaritano. Dell'esodo da Santa Igia beneficiarono gli stessi borghi ai piedi del *castrum*, rafforzati sotto il profilo insediativo e produttivo<sup>46</sup>.

A metà del Duecento la città imposta la propria definizione urbana: il profilo turrato e le appendici fortificate di Stampace e Villanova la ricongiungono agli accessi del *castrum* e all'area portuale, difesa da una torre e con la *tersana* in prossimità dello specchio di attracco. Interventi di primo Trecento potenziano le strutture difensive con le torri di San Pancrazio (1305) e dell'Elefante (1307) a protezione delle porte della città alta<sup>47</sup>.

La costruzione della preminenza economica della città sul territorio passa per consapevoli scelte politiche che ruotano sul porto, principio coordinatore e ponte tra Pisa, città-madre, e la Sardegna<sup>48</sup>. Prolungamento oltremarino del sistema commerciale toscano, lo scalo è amministrato da un apparato burocratico posto sotto il diretto controllo di Pisa e distinto da

---

<sup>45</sup> Su Santa Igia e le fasi del passaggio della città giudicale al *castrum Callari* pisano: PINNA, *La città del giudice* cit., pp. 144-173; C. ZEDDA, R. PINNA, *1183: L'anno della concordia. Il compromesso tra Ricco, arcivescovo di Cagliari e Austorgio, abate di San Vittore di Marsiglia*, «Archivio storico giuridico sardo di Sassari», s. II, 18 (2013), pp. 1-47; *IID.*, *Fra Santa Igia e il Castro Novo Montis de Castro. La questione giuridica urbanistica a Cagliari all'inizio del XIII secolo*, *ibidem*, s. II, 15 (2010-2011), pp. 125-187.

<sup>46</sup> S. PETRUCCI, *Tra Santa Igia e Castel di Castro di Cagliari: politica, insediamenti pisani in Sardegna nella prima metà del XIII secolo*, in *S. Igia capitale giudicale: contributi all'Incontro di studio Storia, ambiente fisico e insediamenti umani nel territorio di S. Gilla* (Cagliari, 3-5 novembre 1983), Pisa 1986, pp. 236-241; SIMBULA, SODDU, *Gli spazi dell'identità* cit., pp. 139-144.

<sup>47</sup> CORONEO, *Architettura romanica* cit., pp. 285-87; M. CADINU, *Il tessuto edilizio medievale, in Cagliari tra passato* cit., pp. 301-315. Nella darsena Artizzu ha individuato segnali di una certa attività cantieristica in un documento del 1248 nel quale è ricordata la costituzione di una società mercantile per acquistare una o più navi, anche se i successivi lavori effettuati all'epoca di Alfonso il Benigno, all'indomani della conquista, fanno pensare in questa fase a strutture per il rimessaggio, piuttosto che a cantieri di costruzione: F. ARTIZZU, *Il porto*, in *Cagliari quartieri storici. Marina*, Cagliari 1989, pp. 23-26; P.F. SIMBULA, *Il porto di Cagliari nel Medioevo: topografia e strutture portuali*, in *Dal mondo antico all'età contemporanea*, Roma 2001, pp. 294-296. Il testo dell'epigrafe è riportato da D. SCANU, *Forma Karalis*, Cagliari 1934, p. 45. Sulla sistemazione della darsena nei primi decenni del Quattrocento, Archivo de la Corona de Aragón, Barcelona (d'ora in poi ACA), Cancilleria, *Procesos*, vol. 16/5, cc. 35-39v.

<sup>48</sup> M. TANGHERONI, *Pise en Sardaigne. De la pénétration à la colonisation: stratégie et tactiques multiples*, in *Coloniser au Moyen Âge*, éd. par M. BALARD, A. DUCÉLLIER, Paris 1995, pp. 35-39.

quello del *castrum Callari*. Gli appositi ordinamenti emanati, il *Breve portus kallaretani* (1317-1318), offrono uno straordinario spaccato delle attività commerciali e dell'ampiezza del raggio delle reti mercantili annodate su Cagliari. Quest'ultimo sul versante esterno fissa il ruolo della piazza come centro di raccolta e redistribuzione internazionale delle merci lungo le rotte tra Oriente, Nord Africa e Occidente; sul piano interno agisce come strumento trainante dell'economia locale e detta la stessa riconversione delle produzioni del territorio<sup>49</sup>. La marcata spinta cerealicola delle campagne sarde è una delle risposte all'incremento della domanda dei mercati urbani mediterranei<sup>50</sup>. Nella piazza aperta alla concorrenza, i pisani operano in condizioni di favore, senza preclusioni per le altre marinerie. Mantenere attive le rotte è imperativo per il ruolo che Cagliari si ritaglia nel Mediterraneo: da qui discendono gli alti introiti doganali, che da soli costituivano oltre il 42% delle entrate, esclusa l'esportazione del sale e la tratta cerealicola<sup>51</sup>.

L'attrazione della città si ravvisa nell'esito del popolamento: migliaia di toscani, oltre a forestieri e sardi, addensati soprattutto nei borghi, contribuirono a una sua crescita piuttosto impetuosa, se è vero che al principio del Trecento *castrum Callari* contava su una popolazione di almeno 10.000 abitanti<sup>52</sup>.

---

<sup>49</sup> SOLMI, *Studi storici* cit., pp. 240-246; G. ASTUTI, *Breve Portus Kallaretani*, in *Tradizione romanistica e civiltà giuridica europea. Raccolta di scritti*, a cura di G. DIURNI, III, Napoli 1984, pp. 1559-1572. L'edizione del testo è in F. ARTIZZU, *Gli ordinamenti pisani per il porto di Cagliari. Breve Portus Kallaretani*, Roma 1979 (Fonti e studi del Corpus membranarum italicarum, Fonti, V).

<sup>50</sup> Su Cagliari e la Sardegna nel sistema economico pisano rimangono sempre fondamentali le considerazioni di C. MANCA, *Nuove prospettive sulla storia economica della Sardegna pisana dalla fine del XII sec. All'inizio del XIV*, «Economia e storia», X/II (1963), pp. 179-200. La spinta cerealicola si deduce dalla frequente attestazione dell'espianto di vigneti in seminativi: P.F. SIMBULA, *Produzione, consumo e commercio del vino in Sardegna nel Medioevo*, in *La vite e il vino nella storia e nel diritto*, a cura di A. MATTONE, P.F. SIMBULA, Roma 2000, pp. 403-405.

<sup>51</sup> Le considerazioni sulle entrate sarde del comune di Pisa e la politica di apertura della piazza sono in M. TANGHERONI, *Il Regnum Sardiniae et Corsicae nell'espansione mediterranea della Corona d'Aragona. Aspetti economici*, in *La Corona d'Aragona in Italia (secc. XIII-XVIII)*, Atti del XIV Congresso di storia della Corona d'Aragona (Sassari-Alghero, 19-24 maggio 1990), I, Sassari, 1993, pp. 53-54 e pp. 62-65. Più ampiamente, sulla politica economica catalano-aragonese, C. MANCA, *Aspetti dell'espansione economica catalano-aragonese nel Mediterraneo occidentale. Il commercio internazionale del sale*, Milano 1966, pp. 3-29.

<sup>52</sup> La stima della popolazione di Cagliari è desunta dalla lettera nella quale il pisano Mone Acciaio nel 1323 indica in 5.023 le bocche da sfamare dentro il *castrum* e altrettante nelle appendici. Cfr. ACA, Cancilleria, *Cartas reales*, Jaime II, c. 7547 e C. LIVI, *La popolazione della Sardegna nel periodo aragonese*, «Archivio storico sardo», XXXIV (1984), p. 64.

L'acquisizione diretta del giudicato di Gallura alla fine del Duecento consente al comune di dispiegare un'azione unitaria, con il coordinamento tra il suo scalo principale, Cagliari, le reti commerciali tirreniche e i porti della costa orientale dell'isola. Gli scali galluresi, per quanto minori, non sono secondari nel "sistema" pisano: nel traffico a breve distanza sono d'appoggio alle rotte, oltre che buoni canali di raccolta di materie prime e derivate alimentari, convogliate direttamente sulle piazze toscane o ammassate su Cagliari per lo smistamento. Nel valutare l'opportunità degli interventi edilizi anche la tenuta difensiva del corridoio tirrenico assume pienezza se si guarda allo scenario mediterraneo: Pisa è reduce dalla sconfitta della Meloria e la sua diplomazia avanza proposte di accordo nel tentativo di sventare la concreta prospettiva dell'attacco catalano-aragonese nell'isola<sup>53</sup>.

L'opera maggiore è la fondazione di Terranova. La nuova terra murata, all'esterno del perimetro della Civita giudicale, sorge sul sito di riferimento del primo stanziamento mercantile pisano, in virtù della sua connessione con quel che del complesso portuale di età romana era rimasto utilizzabile<sup>54</sup>. Il ritrovamento delle strutture antiche e medievali ha permesso di circoscrivere la datazione delle opere effettuate tra la fine del XIII e principio del XIV secolo e chiarisce il progetto che ne è alle origini<sup>55</sup>.

Le opere di bonifica muovono dal porto giudicale, topograficamente situato su quello romano. Per contrastare l'innalzamento dei fondali, intralciati da relitti di navi e detriti, la soluzione individuata dai pisani fu quella di portare avanti la linea di costa con una banchina artificiale. Il perimetro, bordato da pali, con il supporto di imbarcazioni in disuso impiegate come punti di tenuta della colmata, fu riempito di pietrame proveniente dalle vicine rovine della città romana, compresi blocchi da costruzione, colonne e

---

<sup>53</sup> Corrado Zedda ha evidenziato e documentato la maggiore compenetrazione tra i centri galluresi, Cagliari e Pisa dalla fine del XIII secolo, sotto la diretta amministrazione del comune, nonché la ristrutturazione sinergica degli insediamenti sardi, strategicamente raccordati all'insieme dei domini: ZEDDA, *L'ultima illusione* cit., pp. 207-208. Sulla politica pisana nella delicata fase dell'avvio della campagna militare catalana: M.E. CADEDDU, *Giacomo II d'Aragona e la conquista del regno di Sardegna e Corsica*, «Medioevo. Saggi e rassegne», 20 (1995) pp. 251-316.

<sup>54</sup> M. CADINU, *Olbia: una Terranova in Sardegna*, in *Città nuove medievali: San Giovanni Valdarno, la Toscana, l'Europa*, a cura di E. GUIDONI, Roma 2008, pp. 149-158; ZEDDA, *L'ultima illusione* cit., pp. 213-250; ID., *Le città della Gallura medioevale. Commercio, società e istituzioni*, Cagliari 2003, pp. 71-92.

<sup>55</sup> Il risultato delle indagini è pubblicato da R. D'ORIANO, *Relitti di storia: lo scavo del porto di Olbia*, in *L'Africa romana*, Atti del XIV Convegno di studio, V/2, Roma 2002, pp. 1249-1262 e più ampiamente in R. D'ORIANO, *Relitti di storia: lo scavo del porto di Olbia*, Edipuglia 2004, pp. 63-74.

ghiaia. Il punto di attracco fu spinto in acque più profonde, consentendo alle imbarcazioni di maggior pescaggio di semplificare le manovre<sup>56</sup>.

Pianificata nel disegno urbanistico e delimitata dal circuito murario, Terranova, in tempi piuttosto brevi, assorbe interamente funzioni e abitanti del centro giudicale. Stando a una fonte cronachistica tarda, i pisani vi avrebbero convogliato anche gli abitanti di due villaggi vicini per assicurare l'occupazione. Il consolidamento della *quasi civitas* è sostenuto da numerosi incentivi per il popolamento, per quanto la tenuta insediativa sollevi problemi dal principio. La reiterazione delle misure nel secondo decennio del Trecento è il segnale delle crescenti difficoltà: l'ostilità della popolazione nei confronti del dominio pisano e l'urgenza di irrobustire le difese di Terranova al profilarsi dell'ombra catalano-aragonese, trovavano a fatica conciliazione<sup>57</sup>.

Segnali di espansione edilizia sono stati evidenziati da Corrado Zedda anche per Posada e soprattutto per Orosei. La situazione demografica ed economica della villa sul Cedrino nel XIII secolo appare solida e tra il 1308 e il 1310 il comune di Pisa avvia impegnative opere di edilizia urbana e la costruzione di un porto nuovo, un avamposto dislocato oltre il corso del fiume, sulla fascia costiera, in un'area esterna rispetto al vecchio scalo. Ancora una volta troviamo la segnalazione della generale inadeguatezza degli approdi fluviali per la navigazione nel tardo medioevo e la ricerca di punti di attracco in acque più profonde. Il fervore costruttivo vede sorgere case e edifici, in una villa che ai primi del Trecento conta circa un migliaio di abitanti e un cetto mercantile in cui la componente sarda era ben rappresentata<sup>58</sup>.

Non è chiaro se dalle misure sia rimasto escluso il porto ogliastrino di Arbatax, a ridosso dello stagno, che pure rappresentava un ricco serbatoio di materie prime e derrate da convogliare via mare nel porto di Cagliari per la commercializzazione<sup>59</sup>.

Sul litorale occidentale, la nuova Bosa dei Malaspina soppianta la Bosa dei giudici di Logudoro. Nella seconda metà del Duecento la famiglia lunigianese acquisisce il controllo della villa e degli importanti apparati produttivi posti nelle regioni alle spalle. L'intervento signorile stravolge gli

---

<sup>56</sup> *Ibidem*, pp. 68-72.

<sup>57</sup> V. SALAVERT, *Datos sobre la población y rentas da Gallura en lo ultimos anos de la dominación pisana en Cerdeña*, in *Atti del VI Congresso internazionale di studi sardi* cit., pp. 217-228; ZEDDA, *Le città della Gallura* cit., pp. 79-82; ID., *L'ultima illusione* cit., pp. 224-229, 247 e 256-264.

<sup>58</sup> *Ibidem*, pp. 283-308.

<sup>59</sup> Sull'Ogliastra in età pisana si dispone di pochi studi. Il riferimento è F. ARTIZZU, *Rendite pisane nel giudicato di Cagliari agli inizi del secolo XIV*, «Archivio storico sardo», XXV/3-4 (1958), pp. 1-198. Per quanto di epoca più tarda, offrono utili spunti di riflessione sulla fun-

assetto altomedievale e giudiciale: l'abitato è portato sulla riva destra del fiume, plasmato sui terrazzamenti gradonati del colle di Serravalle dove a protezione del fiume e del porto è eretto il castello. Il vecchio centro, distante all'incirca due chilometri, all'interno di una cronologia non del tutto definita, è abbandonato e destinato a probabile cava di riutilizzo dei materiali lapidei, per quanto la cattedrale di San Pietro sia oggetto di lavori di ampliamento e rifacimento nell'ultimo quarto del Duecento<sup>60</sup>. Poco leggibili, allo stato attuale delle indagini archeologiche, sono le trasformazioni delle strutture portuali, anche per le evoluzioni geomorfologiche intervenute nel tempo sulla linea costiera e sulla stessa foce del Temo<sup>61</sup>. Sotto il profilo economico, Bosa è posta al centro del sistema organizzativo della signoria malaspiniana che gravita sul corso del fiume e ha nella villa e nel suo porto il mercato naturale. Lo sviluppo artigianale nel settore conciario le assicura una posizione nel commercio del pellame, oltre alle derrate agricole, tradizionali beni dell'esportazione isolana a cui unisce il richiamo del corallo, dalla fine del Duecento condiviso con Alghero<sup>62</sup>. Il ceto locale nel Trecento è composto da sardi e toscani naturalizzati che mantengono aperti i canali con i luoghi d'origine, commerciando con Oristano, Sassari, Cagliari e con la stessa Alghero dei Doria, per quanto la dimensione degli scambi appaia solida soprattutto nell'orizzonte regionale<sup>63</sup>.

L'azione di Pisa e dei Malaspina di fatto opera rifondazioni nuove e imponenti, pur sempre nel solco del rilancio di realtà dal passato consolidato.

---

zione del territorio ogliastrino per la capitale: S. PETRUCCI, *Al centro della Sardegna: Barbagia e barbaricini nella prima metà del XIV secolo. Lo spazio, gli uomini, la politica*, in *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed Età Moderna. Studi storici in memoria di Alberto Boscolo*, a cura di L. D'ARIENZO, Roma 1993, pp. 283-318; oltre al saggio elaborato sulla base della documentazione doganale da C. LIVI, *I rapporti tra i sardi e i catalani nel tardo medioevo: il caso dell'Ogliastra*, in *La Corona d'Aragona* cit., II/2, pp. 493-527. Spunti anche in *Ogliastra: identità storica di una provincia*, a cura di G. MELONI, S. NOCCO, Lanusei 2001.

<sup>60</sup> Bosa mantiene nel Logudoro un rilevante ruolo politico ed economico: C. TASCA, *La città di Bosa e i giudici d'Arborea nel XIV secolo*, in *Giudicato d'Arborea e marchesato di Oristano* cit., II, pp. 1013-1043; SODDU, CAMPUS, *Le curatòrias* cit., pp. 161-163; P. CRASTA, *Li danari del giudice. Aspetti politici ed economici del giudicato di Arborea tra XIII e XIV secolo (1241-1335)*, Pisa 2010; EAD., *Aspetti dell'economia del giudicato d'Arborea nel XIV secolo: percorsi di ricerca a partire dal caso di Bosa*, in *Per Marco Tangheroni. Studi su Pisa e sul Mediterraneo medievale offerti dai suoi ultimi allievi*, a cura di C. IANNELLA, Pisa 2006, pp. 73-98.

<sup>61</sup> Alle strutture del porto di Bosa sta dedicando la tesi dottorale il dott. Ivan Lucherini, da cui si attendono importanti chiarimenti sulle trasformazioni del paesaggio costiero.

<sup>62</sup> L. BALLETTTO, *Pescatori di corallo marsigliesi in Sardegna nel XIII secolo*, in *Pesca e pescatori in Sardegna. Mestieri del mare e delle acque interne*, a cura di G. MONDARDINI, Cinisello Balsamo 1997, pp. 35-39; SIMBULA, *La pesca* cit., pp. 456-57.

<sup>63</sup> CRASTA, *Aspetti dell'economia* cit., pp. 73-98.

In altre circostanze l'intervento esterno è ancor più radicale: nuove fondazioni, disancorate da rapporti con il passato, si propongono come motori di sviluppo di regioni senza una specifica tradizione commerciale o per attrarre concorrenzialmente i traffici.

Quando le città di origine giudicale reggono l'impatto dell'espansionismo militare toscano e ligure, Sassari e Oristano ne sono esempio, i porti costituiscono lo strumento della crescita economica. In un rapporto a distanza, appendici staccate che più difficilmente si identificano con la città di riferimento. Oggetto di pochi investimenti, gli sforzi si limitano qui alla rendita di posizione sulle strutture esistenti, sufficienti a disimpegnare l'orizzonte dei traffici e assicurare la centralità del mercato urbano sul territorio<sup>64</sup>.

La ristrutturazione dei paesaggi portuali più impegnativa è quella compiuta dai Doria nel Logudoro. Come per i Malaspina le iniziative delle famiglie si concretizzano nella seconda metà del Duecento, all'indomani della caduta del regno logudorese, con l'ampliamento dei possedimenti e, soprattutto, l'affermazione di signorie territoriali<sup>65</sup>. A settentrione la consorteria dei Doria innalza Castelgenovese, collocata su uno sperone roccioso, mentre, alla stessa altezza cronologica, un altro ramo della famiglia avvia la costruzione dello scalo di Alghero, nel Nulauro, sul versante occidentale dei possedimenti<sup>66</sup>.

Le fondazioni di Castelgenovese e soprattutto di Alghero sono audaci, non tanto sotto il profilo urbanistico, quanto per la progettualità che le caratterizza nell'atto dell'impianto. Ci troviamo davanti alla creazione di poli portuali per i quali occorre ritagliare una collocazione nella rete commerciale, attrarre rotte e impostare i meccanismi di afflusso dei beni sulla piazza. Si tratta, insomma, di costruire il mercato. Va pure rilevato che i

---

<sup>64</sup> ARTIZZU, *Relazioni commerciali* cit., pp. 29-38; BARATIER, *Les relations commerciales* cit., pp. 293-242; Per il commercio cerealicolo arborense nel Trecento: F.C. CASULA, *Nuovi documenti per la storia economica della Sardegna aragonese*, in «Archivio storico sardo», XXX (1976), pp. 157-168; M. TANGHERONI, *Aspetti del commercio dei cereali nei paesi della Corona d'Aragona*, I, *La Sardegna*, Pisa 1981, pp. 133-142.

<sup>65</sup> A. SODDU, *Incastellamento in Sardegna. L'esempio di Monte Leone*, Raleigh 2013.

<sup>66</sup> Dai trattati stipulati tra i Doria e Genova (1287) emerge la netta separazione tra la politica comunale e signorile. Le stesse scelte strategiche a livello politico erano differenti: se il comune agiva guadagnando spazi di manovra politica ed economica attraverso i trattati e gli accordi con i giudici, i Doria stabilizzavano il potere anche attraverso una costante politica matrimoniale che li aveva portati a inserirsi nelle dinastie locali e di fatto, con il crollo del giudicato, a trasformare i possedimenti in signorie territoriali. A. SODDU, *La signoria dei Doria in Sardegna e l'origine di Castelgenovese*, in *Castelsardo* cit., pp. 235-267.

due scali si dispongono a tenaglia intorno a Sassari quando la presenza pisana nella politica del comune logudorese è ancora dominante. Creare sbocchi autonomi, in concorrenza con scalo turritano, nelle strategie doriane, deve aver avuto il suo peso<sup>67</sup>.

Il compito di Castelgenovese è meno problematico: si tratta di richiamare i traffici dal porto di *Ampulia*, a una decina di chilometri e operare all'interno di un'area di mercato consolidata. Il passaggio dell'Anglona sotto la signoria ligure mantiene economicamente connessi i domini sardi a quelli còrsi, dando consistenza istituzionale alla microregione economicamente integrata tra la Corsica meridionale e la Sardegna settentrionale<sup>68</sup>. In ordine temporale non casuale (Castelgenovese nel 1272 è ricordato come *castrum*) dal penultimo decennio del secolo *Ampulia* scompare dalle fonti<sup>69</sup>. Nell'individuazione del nuovo sito si possono ipotizzare, problemi di interrimento della foce del Coghinas e crescenti difficoltà per mantenere agibile l'accesso di un porto con strutture modeste. L'impressione è che la decisione sia stata obbligata per salvaguardare i traffici e il controllo del canale. Tanto più che l'entroterra, popoloso e redditizio, negli stessi anni era stato oggetto di altri investimenti degli stessi Doria con la costruzione di Casteldoria. Il promontorio individuato dominava Frigianu, ai piedi della rocca, il porto principale di un sistema potenziato che includeva cala Agustina e mare Picinu. Lo scalo compare nelle fonti come modesta e occasionale de-

---

<sup>67</sup> La scomparsa della dinastia logudorese frantumò i referenti politici e il comune ligure oltre che con Sassari, stipulò articolate convenzioni con i suoi stessi cittadini. Tra le clausole dell'accordo del 1287, i Doria, soccorsi dalla madrepatria per fronteggiare l'attacco congiunto pisano-arborese, si impegnarono a cedere i diritti portuali degli scali del golfo dell'Asinara, degli altri controllati e a non costruire fortificazioni lungo il rio Mannu, nella Flumenargia, che sfociava nel porto di Torres. Di quali diritti si trattasse non è del tutto chiaro, tanto più che nelle clausole della pace del 1288 tra Pisa e Genova, la posizione di Sassari non appare scontata e l'evenienza è lasciata alla libera scelta («si sponte sine aliqua contradictione venire ad mandatum communis Ianue»). TOLA, *CDS*, I, pp. 413-418, doc. 125.

<sup>68</sup> PISTARINO, *Genova e la Sardegna* cit., pp. 124-125; SODDU, «*Homines de Bonifacio*» cit., pp. 73-77; E. BASSO, A. SODDU, *L'Anglona negli atti del notaio Da Silva (1320-1326)*, *Perfugas* 2001, pp. 43-54; G. PETTI BALBI, *I Doria e la politica genovese in Sardegna e in Corsica fra Duecento e Trecento*, in *Castelsardo* cit., pp. 269-283; E. BASSO, *Strutture Insediative ed espansione commerciale la rete portuale genovese nel bacino del Mediterraneo*, Cherasco 2011, pp. 76-77.

<sup>69</sup> A. SODDU, *La Bassa Valle del Coghinas nel medioevo*, in F.G.R. CAMPUS, A. SODDU, *Le origini storiche*, Sassari 2007, pp. 71-77. Le vicende della diocesi di Ampurias sono state ricostruite da M.G. SANNA, *Osservazioni cronotattiche e storiche su alcuni documenti relativi all'espansione cassinese nella diocesi di Ampurias fino alla metà del XII secolo*, in *Castelsardo* cit., pp. 215-234.



stinazione, collegato all'omonimo insediamento e decisamente in secondo piano rispetto alla vicina *Ampulia*<sup>70</sup>. L'edificazione del castello, del perimetro murario e delle case andò di pari passo all'afflusso dei popolatori, coloni provenienti dalla Liguria e dalla vicina Corsica: mercanti e artigiani cui gradualmente si unirono sardi delle ville vicine. Nella politica di popolamento, almeno inizialmente, i Doria optarono per la limitazione dell'immissione dei sardi: gli accordi del 1287 tra Genova e i Doria ribadiscono il divieto di spostamenti di popolazione tra le terre del comune di Sassari e quelle del consortile della famiglia, nel duplice segno dell'esigenza di evitare l'abbandono delle ville e mantenere l'equilibrio tra le produzioni delle campagne e il mercato cittadino<sup>71</sup>. La componente còrsa acquista una fisionomia precisa all'interno del castello e, stando alle indagini, è anche la più corposa<sup>72</sup>. Ai primi del Trecento la presenza sarda si irrobustisce e oltre a esponenti dell'aristocrazia locale, con funzioni nell'amministrazione del castello e delle sue pertinenze, negli atti del da Silva sono ricordati un notaio, diversi artigiani e proprietari di terre, inquadrati nelle file della cittadinanza del borgo fortificato. La stessa fonte riflette un abitato ancora in fase di espansione, con orti e spazi vuoti nella maglia urbana<sup>73</sup>. Carlo Livi, sulla base dei nomi presenti nei rogiti notarili, calcola circa duecento nuclei familiari, consistenza realistica, soprattutto se si guarda all'orizzonte dei traffici e alla concorrenza del consolidato mercato sassarese<sup>74</sup>.

Gli statuti e i capitoli della dogana di Castelgenovese delineano l'azione pressante condotta dai Doria tra il Tre e il Quattrocento per sostenere l'afflusso delle merci. Per quanto distanti cronologicamente, i due testi normativi seguono la stessa direzione: affermare la centralità della piazza, riferimento unico per l'intera l'Anglona. Il punto di convergenza delle merci, che arrivino via terra o via mare, è la loggia, spazio della riscossione fiscale e della contrattazione; il commercio al minuto è riservato agli abitanti e nel Quattrocento, misure fiscali piuttosto restrittive, scoraggiano

---

<sup>70</sup> CAMPUS, *Questo territorio* cit., pp. 145-159; ID., *Popolamento, incastellamento, poteri signorili in Sardegna nel Medioevo: il caso dell'Anglona*, in *Castelsardo* cit., pp. 155-165; SODDU, *La signoria dei Doria* cit., pp. 237-241. Sul tessuto insediativo preesistente, sotto il profilo toponomastico cfr. M. MAXIA, *Anglona medioevale*, Sassari 2001, pp. 198-205.

<sup>71</sup> CAMPUS, *Popolamento* cit., p. 156; SODDU, *La signoria dei Doria* cit., pp. 250-255; BASSO, SODDU, *L'Anglona* cit., pp. 9-19; BASSO, *Strutture insediative* cit., pp. 77-78.

<sup>72</sup> M. MAXIA, *Il dialetto e l'onomastica di Castelsardo*, in *Castelsardo* cit., pp. 779-780.

<sup>73</sup> BASSO, SODDU, *L'Anglona* cit., pp. 45-47

<sup>74</sup> LIVI, *La popolazione della Sardegna* cit., pp. 92-93, 97-98.

l'incetta da parte dei forestieri nelle ville e l'utilizzo dello scalo per inviare merci da immettere sulla piazza sassarese<sup>75</sup>.

Se Castelgenovese si integra nel sistema còrso-ligure, Alghero, sul versante occidentale del Logudoro, ha una proiezione di diversa portata nella stessa progettazione. La scelta del sito è a sud del vecchio scalo giudicale del Nulauro, raramente ricordato nella navigazione commerciale del tempo. La baia quasi lagunare di Porto Conte, tradizionale approdo dall'età antica, con i suoi bassi fondali era inadeguata alle esigenze della portualità medievale. La villa di Alghero, impiantata *ex novo*, per quanto fin qui emerso dai dati archeologici, non si pone in continuità con strutture preesistenti e tantomeno eredita attività portuali o rotte in qualche misura tracciate. E molto o tutto è da mettere in piedi<sup>76</sup>.

L'iniziativa risulterebbe eccessivamente ambiziosa se si guardasse esclusivamente alle produzioni agropastorali delle regioni del Nulauro e della Nurra. Gli investimenti per un porto strappato al mare dalla perizia ligure assumono senso compiuto quando si guarda al corallo, l'oro rosso che identifica la prosperità e il ruolo svolto dalla villa fin dalle origini<sup>77</sup>. La ricchezza dei banchi della costa occidentale era nota ai giudici logudoresi come ai liguri. Alghero in posizione baricentrica, nell'età dei Doria condivide con Bosa la fruttuosa pesca<sup>78</sup>. Per analogia con quanto accadeva negli stessi anni a Castelgenovese, si può supporre una politica di franchigie per incentivare l'immigrazione di coloni liguri, a cui si aggregarono còrsi e lo-

---

<sup>75</sup> G. ZIROLIA, *Statuti inediti di Castel Genovese*, Sassari 1898; D. CIAMPOLI, *Gli Statuti di Galeotto Doria per Castel Genovese nei frammenti di un codice sardo del secolo XIV*, Firenze 1908, V. PIERGIOVANNI, *Il diritto portuale di Castelgenovese: spunti di comparazione*, e P.F. SIMBULA, *Gli statuti doganali di Castelgenovese (1435)*, entrambi in *Castelsardo* cit., pp. 351-358 e 359-388 rispettivamente.

<sup>76</sup> A. SODDU, *Prima di Alghero. Ipotesi sul toponimo Porto Conte e una nota su S. Imbenia*, «L'Alguer. Periòdic de cultura i informació», XXV, 143 (2013), pp. 4-7; ID., *Incastellamento* cit., pp. 25-57. Un indizio delle scelte fatte potrebbe essere anche l'abbandono del coevo impianto di Porto Leone: benché più vicino al castello di Monteleone, è occasionalmente ricordato nel 1281 per poi non lasciare alcuna traccia: BROWN, *Alghero prima dei catalani*, in *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo. Storia di una città e di una minoranza catalana in Italia (XIV-XX secolo)*, Sassari 1994, p. 54; SODDU, *Incastellamento* cit., p. 55.

<sup>77</sup> M. MILANESE, M. FIORI, A. CARLINI, *Temi e problemi dell'archeologia urbana ad Alghero: nuovi dati sulla città tardomedievale dagli interventi 2004-2005*, «Archeologia medievale», 33 (2006), pp. 481-489.

<sup>78</sup> Per quanto non vi sia notizia di sfruttamento diretto, i giudici logudoresi nel 1153 concedevano ai cassinesi le saline della Nurra, escludendo dalla donazione i banchi di corallo tra l'Asinara e la Corsica: SIMBULA, *La pesca* cit., pp. 456-57.

cali<sup>79</sup>. Gli annali genovesi riportano la notizia di 1.700 difensori presenti nella villa nel 1283, numero piuttosto elevato per una fondazione recente. Per quanto la cifra possa essere messa in discussione e nel conto siano da includere abitanti e armati inviati dalla Liguria, appare interesse della stessa Genova accrescere l'insediamento. Il fatto che Rosalind Brown abbia potuto delineare un lento radicamento di un ceto mercantile stabilmente "algherese", a fianco all'alto volume degli affari colloca l'iniziale prosperità di Alghero nel rapporto con le rotte e con gli uomini d'affari liguri. I numerosi privilegi commerciali sono diretti ai mercanti genovesi che, tra l'altro, operavano in regime di esenzione doganale sull'esportazione cereali-cola<sup>80</sup>.

La struttura della prima popolazione è soprattutto di artigiani e lavoratori, con mestieri in funzione dello scalo e delle attività mercantili, piuttosto che di mercanti residenti, la cui affermazione è più lenta. I cartulari notarili genovesi per il trentennio 1285-1315 confermano l'inserimento di Alghero nei traffici con la Liguria e un commercio di grande volume dominato da mercanti residenti a Genova. L'impegno commerciale interessava in prima persona il *clan* doriano, associato negli affari algherese a esponenti genovesi di primo piano, come gli Spinola e i di Negro. Per contro, sono ben pochi nei primi decenni gli uomini d'affari liguri frequentanti la piazza di Sassari che spostano ad Alghero i propri interessi. I casi come quello di Oberto Bestagno sono «esempi di quei commercianti genovesi, con interessi già ben radicati nella Sardegna settentrionale, che profittarono della crescita di Alghero per estendere l'entità e il raggio della loro attività»<sup>81</sup>.

Il contrasto è palese nel confronto con la struttura di Sassari. La componente mercantile logudorese, per quanto all'interno di specifici settori di investimento, è solida e compatta e opera in prima persona tra la Sardegna e Genova dove ha rappresentanza consolare<sup>82</sup>. Indizi dei cambiamenti si avvertono nella fase di passaggio tra Due e Trecento con le notizie dei radicamenti in atto: Franceschino de Rapallo, pur essendo cittadino di Sassari ha la base principale ad Alghero e stipula un numero di commende tale

---

<sup>79</sup> BROWN, *Alghero* cit., pp. 57-58.

<sup>80</sup> TOLA, *CDS*, I, pp. 339-401, doc. 120, 23 dicembre 1287; BROWN, *Alghero* cit., pp. 52-53 e nota 9; BASSO, *Strutture insediative* cit., pp. 76-77.

<sup>81</sup> BROWN, *Alghero* cit., p. 55.

<sup>82</sup> SOLMI, *Studi storici* cit., pp. 285-290; Sul consolato: R. DI TUCCI, *I consoli in Sardegna (sec. XII-XVII). Documenti*, «Archivio storico sardo», VII (1911), pp. 49-100.

da lasciar ipotizzare alla Brown che avesse trasferito le sue attività ad Alghero, ormai in piena crescita economica<sup>83</sup>.

Il salto di qualità nel popolamento e nella stratificazione della composizione sociale, nell'opinione condivisibile della Brown, si coglie nel Trecento, con l'arrivo catalano-aragonese e le prime sollevazioni di Sassari contro la Corona. Alghero per circa un trentennio diventa il referente della resistenza catalano-aragonese, meta del fuoriuscittismo sassarese<sup>84</sup>. La formazione di un ceto mercantile stabile, pienamente radicato e partecipe della vita commerciale, irrobustisce economicamente e numericamente la popolazione e la stessa valenza economica della città. La pesca del corallo, stagionale e massiccia, dalla primavera all'autunno ingrossava lo stanziamento delle comunità forestiere che all'estrazione del pregiato prodotto univano il commercio dei beni disponibili sulla piazza, oltre ad alimentare un indotto non trascurabile<sup>85</sup>.

Le stime fatte da un funzionario regio intorno al 1343-1346 parlano di entrate doganali intorno alle 18.000 lire, dove gli introiti del corallo dovevano rivestire una quota non irrilevante<sup>86</sup>. L'elenco di circa cinquecento ca-

---

<sup>83</sup> A fianco a questi aspetti, non doveva essere trascurabile il peso esercitato dai pisani su Sassari fino agli ultimi anni del Duecento e il probabile freno posto alla mobilità e alla circolazione, se non delle persone, delle merci verso lo scalo concorrente. Barriere cadute a fine secolo con la piena applicazione delle clausole del trattato della Meloria e la sostituzione del referente politico di Sassari in Genova. BROWN, *Alghero* cit., pp. 56-57, che tra l'altro, segnala contratti per fustagni verso Alghero di 662 lire.

<sup>84</sup> Il fuoriuscittismo sassarese segnalato dalla Brown è stato oggetto di recenti riflessioni da parte di A. SODDU, *Le subordinazioni delle città comunali. Un caso sardo: Sassari e la Corona d'Aragona (XIV secolo)*, in *Le subordinazioni delle città comunali e dei territori a poteri maggiori in Italia dal tardo Medio Evo all'ancien régime*, a cura di G. TREBBI, P. CAMMAROSANO, in corso di stampa.

<sup>85</sup> M. TANGHERONI, *La Sardegna e Alghero nel sistema dell'economia catalana*, in *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo* cit., pp. 179-189. La struttura degli operatori commerciali tra XIII e XIV secolo per Brown (*Alghero* cit., pp. 57-58) è in gran parte genovese. Lo mostrerebbe il fatto che nei cartulari notarili editi in questi decenni compaiano numerosi mercanti o procuratori di mercanti sassaresi a Genova, mentre non vi sono algheresi; il che denoterebbe che gli affari sono in mano ai genovesi e che in loco non si è ancora radicato un ceto mercantile. Per la studiosa anche lo scarso interesse dei Doria nella valorizzazione dell'entroterra e una circolarità degli affari tra Sassari e Alghero, rileva esplicitamente la dipendenza di Alghero da Genova.

<sup>86</sup> J. DAY, *Uomini e terre nella Sardegna coloniale. XII-XVII secolo*, Torino 1987, p. 70, che riprende il dato segnalato da R. B. MOTZO, *Un progetto catalano per la conquista definitiva della Sardegna*, in *Studi storici in onore di F. Loddo Canepa*, I, Firenze, 1959, pp. 165-180. Brancaleone Doria nel 1353 stima in 500 fiorini d'oro la sesta parte delle rendite di Alghero di sua pertinenza, il che tradotto ammonterebbe a 3.000 fiorini d'oro (L. D'ARIENZO, *Carte Reali Diplomatiche di Pietro IV il Cerimonioso, re d'Aragona, riguardanti l'Italia*, Padova 1970, p. 196, doc. 386). Per le ville delle curatorie settentrionali e le relative rendite: G. MELONI, *Insedia-*

pifamiglia nel 1353, all'indomani delle sciagure demografiche, conferma il radicamento del popolamento cittadino e il complessivo successo dell'insediamento portuale, grazie alle strategie dei Doria, entrato nei circuiti commerciali ad ampio raggio<sup>87</sup>.

In città come Oristano e Sassari, popolose e saldamente inserite nel tessuto giudiciale, lo slancio verso il commercio marittimo è contenuto: le iniziative ruotano sul governo del mercato urbano e la costruzione della sua preminenza nel territorio. Con meccanismi differenti entrambe le città accentrano gli scambi al proprio interno, imbrigliando lo scalo su cui mantengono il fermo controllo in funzione della città.

All'interno delle mura cittadine Sassari condensa attività politiche e commerciali. La conquista di un esteso contado offre la base per la costruzione di un mercato regionale di prodotti agropastorali e artigianali, la cui capacità di attrazione si estende ben oltre i limiti dei possedimenti territoriali. I ceti espressi sono socialmente ed etnicamente articolati e operatori sardi si uniscono negli affari ai forestieri, soprattutto liguri e còrsi. Si spingono sulle rotte alto-tirreniche a Genova o a Bonifacio, concorrendo efficacemente alla posizione della piazza urbana nel territorio<sup>88</sup>. Torres, prolungamento di Sassari, è il canale di innesto marittimo del polo urbano logudorese che al principio del Trecento conta su una popolazione di almeno 10.000 abitanti<sup>89</sup>.

Del pari per Oristano il controllo del canale di comunicazione marittima è strumento di accentramento della circolazione commerciale nel mercato cittadino. Il consolidamento della superiorità della capitale arborese sul territorio, sostenuto dalle misure politiche passa per questa via. Il percorso di affermazione appare pienamente delineato nel primo Trecento quando la città identifica il regno: «sa terra nostra de Aristanis» per l'Arborea, come scandito fin dai tempi del giudice Ugone II<sup>90</sup>. E della città sono le misure di vendita imposte a tutto il territorio giudiciale e i marchi da apporre alle merci per la vendita<sup>91</sup>.

---

mento umano nella Sardegna settentrionale. *I possedimenti dei Doria alla metà del XIV secolo*, in *Atti del XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona*, I/2, Sassari, 1995, pp. 573-593.

<sup>87</sup> Il testo del documento è in TOLA, *CDS*, I, doc. 88, sec. XIV. Considerazioni di diverso segno numerico in LIVI, *La popolazione* cit., pp. 84-85; BROWN, *Alghero* cit., pp. 753-756.

<sup>88</sup> BALLETO, *Genova e la Sardegna* cit., pp. 59-261.

<sup>89</sup> J. DAY, *Quanti erano i sardi nei secoli XIV-XV?*, in Id., *Uomini e terre* cit., pp. 223-225; LIVI, *La popolazione* cit., pp. 97-100.

<sup>90</sup> *Diplomatario aragonés de Ugone II de Arborea*, a cura di R. CONDE Y DELGADO DE MOLINA, Sassari 2005 (Raccolta di documenti editi e inediti per la storia della Sardegna, 6), pp. 22, 178, 187.

<sup>91</sup> SIMBULA, SODDU, *Identità cittadine* cit., pp. 143-147.

### 3. Dal policentrismo al centralismo catalano-aragonese

La spiccata policentricità dello scenario sardo, moltiplicata tante volte quanto lo sono le realtà politico-istituzionali, si avvia a una composizione unitaria dal Trecento. Nell'arco di un secolo la conquista catalano-aragonese stabilisce la gerarchia degli scali isolani, incanala il commercio di esportazione attraverso le città regie, a cui raccorda gli scali lasciati nel tessuto dei territori infeudati<sup>92</sup>. Il percorso così schematizzato a posteriori può apparire eccessivamente lineare e organico e nella realtà la coerenza del risultato passò per molti aggiustamenti e revisioni. A leggere i carteggi tra Alfonso d'Aragona e i funzionari del regno, il progetto è piuttosto chiaro fin dal principio. Il modello alfonsino è impostato su una rada maglia di scali, uno per lato dell'isola, strettoie in cui incanalare i traffici e riscuotere le imposizioni fiscali. Nelle istruzioni date dal sovrano ai riformatori generali inviati nel regno, siamo nel 1330, i porti abilitati al commercio nei territori conquistati sono ristretti a quelli regi, Cagliari, Torres e Terranova, ancora da acquisire: «Item que en nulla part de la illa no haia carregador, ço es en lochs que cathalans ne aragoneses tenguen per lo senyor Rey, sino en Castell de Caller e en port de Torres et en Terranova quan sia pervenguda al senyor Rey»<sup>93</sup>. Anche nella Gallura settentrionale, a Longosardo, nello stretto di Bonifacio, è pianificata la creazione di una fortezza e di un nuovo porto all'indomani della prima fase del conflitto con Pisa. Bernat de Boxadors, governatore generale del regno, nel memoriale inviato dalla villa di Bonaria a Giacomo II e al figlio Alfonso nell'estate del 1326, con le informazioni sull'andamento dell'espulsione dei pisani da Cagliari e degli affari del regno, suggerisce un insediamento a settentrione, una *pobla* «que.s pot fer en lo salt de Casaliu [...] y ay un port que s.appella Longosardo»<sup>94</sup>. Casariu, il salto in questione era stato già infeudato ancor prima della partenza a Francesch Daurats, come ricompensa per la partecipazione alla campagna militare. Vista la strategicità della posizione, la presenza di una colonia di còrsi, tradizionalmente fedeli a Genova, la proposta è di revocare la concessione e edificarvi un castello che fronteggiasse Bonifacio e con-

<sup>92</sup> ARGJOLAS, MATTONE, *Ordinamenti portuali* cit., pp. 178-180; TANGHERONI, *Il Regnum Sardiniae et Corsicae* cit., pp. 62-65.

<sup>93</sup> J. MIRET I SANS, *Saqueig de Sasser en 1329*, «Boletín de la Real Academia de Buenas Letras de Barcelona», VIII, 31 (1908), p. 445.

<sup>94</sup> Il documento è edito da A. ARIBAS PALAU, *La conquista de Cerdeña por Jaime II de Aragón*, Barcellona 1952, p. 464, doc. 42. La ricostruzione delle vicende è in M.G. MELONI, *Il castello di Longosardo: una fortezza gallurese tra Arborea e Aragona*, «Medioevo. Saggi e rassegne», 21 (1996), pp. 107-126.

trollasse l'accesso nelle Bocche per «seguretad de la illa»<sup>95</sup>. Le vicende della campagna militare allontanarono la possibilità, per quanto il disegno esprima la linearità del programma catalano-aragonese e la decisività del controllo dei passaggi nella circolazione mercantile e militari dello scacchiere marittimo.

Il modello alfonsino si imposta su una rada maglia di scali, vere e proprie strettoie in cui incanalare i traffici e riscuotere le imposizioni fiscali<sup>96</sup>. Su questi poli si dispiegano iniziative politiche, investimenti e programmi di ristrutturazione, non sempre attuati. I limiti della riuscita sono nei differenti rapporti tra potere regio e città. Cagliari, svuotata e ripopolata *ex novo* con coloni iberici, è oggetto di radicali interventi che la pongono a cardine del sistema commerciale; il conflittuale rapporto con il comune logudorese è il freno all'attuazione dei progetti che a metà secolo convergeranno su Alghero.

Sulla necessità di controllare il flusso commerciale i catalani non hanno dubbi, è piuttosto nelle modalità di realizzazione che si colgono gli assestamenti al programma. A cominciare dalla stessa Cagliari. L'ipotesi iniziale di una convivenza tra lo scalo pisano e quello della villa di Bonaria, edificata in tempi brevi nella fase di assedio a Cagliari, è abbandonata con la conquista della città: nel 1326 la villa ancora in via di realizzazione e gli investimenti sono dirottati su Cagliari e sul porto di Lapola. Alfonso d'Aragona al principio del 1327 ammetteva con orgoglio «es [...] notoria cosa e certa que.l Castell de Caller sia I dels excellents e nobles castells del mon e sia clau de tota la isla de Sardenya e sia una de les pus nobles joyes del mon»<sup>97</sup>. Espulsi i pisani da Cagliari, il passaggio successivo fu il censimento e l'assegnazione degli immobili ai nuovi abitanti di provenienza iberica, compresi i primi popolatori di Bonaria<sup>98</sup>.

---

<sup>95</sup> L'andamento della guerra costrinse i catalani a rinviare il progetto, realizzato, sembrerebbe, dai giudici d'Arborea tra il 1369 e il 1376. Stando alle affermazioni di Eleonora, nel 1391 impegnata a rivendicare la proprietà, il salto era stato venduto da Catonetto Doria a Ugone II. Salto, fortezza e porto sarebbero poi passati poi alla Corona intorno al penultimo decennio del Trecento. *Ibidem*, pp. 109-111

<sup>96</sup> Sulla natura fortemente accentrata del progetto alfonsino ha richiamato l'attenzione G. OLLA REPETTO, *Gli ufficiali regi di Sardegna durante il regno di Alfonso IV*, in EAD., *Studi sulle istituzioni amministrative e giudiziarie della Sardegna nei secoli XIV-XV*, Cagliari 2005, pp. 13-40.

<sup>97</sup> R. CONDE Y DELGADO DE MOLINA, A.M. CABAÑAS, *Castell de Càller. Cagliari catalano-aragonese*, Cagliari 1985, p. 219, doc. 5, punto 4.

<sup>98</sup> M.B. URBAN, *Da Bonaria a Castel di Cagliari: programma politico e scelte urbanistiche nel primo periodo del Regno di Sardegna catalano-aragonese*, «Medioevo. Saggi e rassegne», 22 (1997), pp. 93-148.

La grande novità nella presa di possesso è la sistemazione del quartiere del porto, la Lapola, urbanizzata e saldata alla città. Il piano è affidato al governatore generale del regno, Bernat de Boixadors e nel 1327 i lavori cominciano. I lotti edificabili vengono ceduti in primo luogo a chi aveva proprietà a Bonaria e nel 1331 il travaso della popolazione è compiuto<sup>99</sup>. Le case, disposte in modo abbastanza ordinato tra gli edifici preesistenti, seguono un tracciato di linee parallele alla banchina intersecate da strade perpendicolari e giungono alle falde di Castello, il quartiere della città alta, lasciando nelle maglie spazi ancora da edificare. In contemporanea, opere di ristrutturazione e nel porto il ripristino della palizzata, completano il profilo: nel 1332 le mura della Lapola si congiungono con le strutture difensive di Cagliari<sup>100</sup>. Con la sistemazione della darsena, in un disegno ben articolato, trovano posto i magazzini e i depositi, oltre ai vari uffici del personale del porto e la casa della dogana<sup>101</sup>. I locali della portolania e successivamente, a metà del secolo, anche gli uffici delle saline, sono collocati nello stesso complesso<sup>102</sup>. Per le operazioni di carico, all'estremità del molo di levante fu allestito un pontile per consentire alle barche di semplificare le operazioni di trasporto fino alle navi ancorate nella palizzata<sup>103</sup>. Gli investimenti per mantenere l'efficienza dello scalo si snodano per tutto il Tre-

---

<sup>99</sup> I documenti ormai parlano di Bonaria non più come una villa, indicandola come il castello *olim* di Bonaria: *ibidem*, pp. 20-21. Per lo sviluppo del quartiere tra XIV e XV secolo M.B. URBAN, *Cagliari aragonese. Topografia e insediamento*, Cagliari 2000; M. CADINU, *Il nuovo quartiere aragonese nel primo Trecento a Cagliari*, in *La città europea del Trecento*, a cura di E. GUIDONI, Roma 2008, pp. 137-146.

<sup>100</sup> Alle opere del porto furono destinate apposite entrate regie e municipali: cfr. Archivio Comunale di Cagliari (d'ora in poi ACC), Sez. antica, *Pergamene*, n. 208 (regesto in S. LIPPI, *L'Archivio Comunale di Cagliari, sezione antica: relazione al sindaco*, Cagliari 1897, p. 165); Archivio di Stato di Cagliari (d'ora in poi ASCa), Antico Archivio Regio, voll. B5, c. 87v; B6, cc. 132v, 148v.

<sup>101</sup> All'interno del perimetro del quartiere della marina, *devant la maria*, Alfonso il Benigno dispone la costruzione della *daraçana* «inter murum Leapolae versum domum fratrum minorum» e nomina il *daraçaner*: C. MANCA, *Il libro dei conti di Miquel Ça Rovira*, Padova 1969, p. 5. Sulle istruzioni del sovrano: CONDE Y DELGADO DE MOLINA, CABAÑAS, *Castell de Càller* cit., pp. 211-212. La casa della dogana fu inglobata o comunque legata alle nuove costruzioni. Le fonti fanno sempre riferimento al complesso degli edifici della darsena, alle «cases de la daraçana [...] davant la maria». Cfr. ACA, RP, reg. 2086, c. 196. SIMBULA, *Il porto di Cagliari* cit., pp. 298-299.

<sup>102</sup> I magazzini del sale furono costruiti molto più tardi. Il provvedimento fu preso anche in seguito alle proteste dei patroni e dei mercanti che si trovavano con il caricatoio e i depositi del sale a mezzo miglio dal porto commerciale, in un punto esposto ai forti venti e alle mareggiate che rallentavano o rendevano poco sicure le operazioni di carico: MANCA, *Aspetti dell'espansione* cit., pp. 52-53 e 312-315.

<sup>103</sup> *Ibidem*, pp. 52-53.



Quattrocento con periodiche sistemazioni e il radicale rifacimento a cui fu dato corso nel 1376<sup>104</sup>.

Il trasferimento dei coloni catalano-aragonesi è sostenuto da incentivi e franchigie e la superiorità di Cagliari sul territorio è garantita con una serie di provvedimenti concentrati nel primo decennio. A partire dal *Coeterrum* del 1327 è sancito il ruolo privilegiato di città regia e di riserva delle attività mercantili per tutta la parte meridionale del regno. Dal 1328 il porto è il solo legittimato al commercio cerealicolo e al Castello è riservata la produzione di biscotto per il rifornimento delle navi; la giurisdizione, delimitata sulla costa da capo Carbonara e capo Teulada, in mare aperto passa da 60 a 100 miglia<sup>105</sup>. La forza di inquadramento si irradia ben oltre, dall'Ogliastra, sulla costa orientale, al Cixerri, sul lato occidentale dell'isola, fino ai confini dei territori del giudicato di Arborea<sup>106</sup>.

I progetti per Torres e Sassari non sono meno ambiziosi. Nell'infrangersi degli accordi per le sollevazioni del comune, con i piani di riorganizzazione degli spazi commerciali e produttivi di Sassari e l'immissione in città di coloni catalano-aragonesi per stemperare le resistenze, Alfonso d'Aragona nel 1329 concepisce per Torres la realizzazione di un arsenale della capienza di dodici galere e la creazione di una *pobla*, un nuovo abitato mercantile in funzione dello scalo. Il proposito, rimasto tale, è il netto tentativo di superare il dualismo Torres-Sassari e rendere autonomo il porto, procedendo analogamente a Cagliari, con il popolamento di fedeli coloni iberici per sottrarre l'arteria marittima alle pulsioni autonomistiche dei ceti sassaresi, poco propensi al rigido inquadramento iberico<sup>107</sup>.

---

<sup>104</sup> ID., *Il libro dei conti* cit., pp. 46-49.

<sup>105</sup> R. DI TUCCI, *Il Libro Verde della città di Cagliari*, Cagliari 1925, pp. 212-213, doc. 89; ACC, Sezione antica, *Pergamene*, n. 66, (regesto in LIPPI, *L'Archivio Comunale* cit., p. 134). Il privilegio fu successivamente confermato da Alfonso IV nel 1331. DI TUCCI, *Il Libro Verde* cit., pp. 146-147, doc. 31 e 174-177, doc. 56; M. PINNA, *Le Ordinazioni dei Consiglieri del Castello di Cagliari del secolo XIV*, «Archivio storico sardo», XVII (1929), pp. 208-213. Si segnala nei primissimi anni la presenza di trecento casari nel perimetro urbano di Cagliari che intendono produrre o producono particolari formaggi ovini, molto richiesti dai mercati iberici: P.F. SIMBULA, *Nel "regno delle pecore": cuoi, lane e formaggi nella Sardegna medievale*, in *La pastorizia mediterranea. Storia e diritto (XI-XX)*, a cura di A. MATTONE, P.F. SIMBULA, Roma 2011, pp. 754-755.

<sup>106</sup> Il ruolo fu mantenuto fino al 1479, anno nel quale Oristano, dopo la rivolta di Leonardo de Alagón, entrò a far parte del patrimonio regio. ACC, Sezione antica, *Pergamene*, nn. 115, (regesto in LIPPI, *L'Archivio Comunale* cit., p.144); PINNA, *Le Ordinazioni* cit., pp. 210-212; DAY, *L'economia della Sardegna* cit., pp. 78-80.

<sup>107</sup> MIRET I SANS, *Saqueig de Sasser* cit., pp. 445-446. Il porto era protetto da una torre edificata in età precedente. Di grande interesse è il riferimento alle torri «pres del dit port», di proprietà vescovile, che Alfonso intende recuperare e integrare nella nuova *pobla*. Sul progetto dell'ar-

Di fatto, il conflittuale rapporto con Sassari, segnato da continue sollevazioni e culminato nel 1369 con il passaggio della città nello schieramento arborense, dirotta le iniziative su Alghero. Conquistata nel 1354, la villa ottiene franchigie e libertà sul modello sassarese, poi rimpiazzate da privilegi sul modello di cagliaritano, più consoni alla tradizione dei nuovi abitanti catalano-aragonesi e ai disegni regi<sup>108</sup>. Marco Tangheroni nel «progetto Alghero», coglie l'indirizzo di fondo: tra valutazioni tattiche e ripensamenti, le decisioni politico-economiche convergono nella costruzione risoluta di una piazza mercantile. Mettendo da parte tentativi di inquadramento di territori spopolati e superficialmente controllati, la Corona attua incisive politiche di accentramento delle rotte per far confluire i traffici, rendere la piazza competitiva con le vicine Sassari e Bosa e ritagliarle un ruolo nella rete mediterranea<sup>109</sup>. L'assenza di un retroterra organico e la dipendenza dai traffici marittimi lascia pochi dubbi nell'annotazione fatta dai funzionari regi sulle rendite della villa nel *Compartiment de Sardenya* intorno al 1358 «la duana [...] ben nos pot stimar, principalment al jorn de vuy car segons que la mar corra ne trafegua la dita duana si val e vuy per rahó de la guerra val fort poch»<sup>110</sup>.

All'esclusiva del commercio all'ingrosso, dell'estrazione del corallo e di piazza del commercio del vino per tutto il Logudoro, nel 1369, dopo la perdita di Sassari nel 1377 e la chiusura dei canali di rifornimento, Alghero è dotata di impianti conciarci che le assicurano la disponibilità di pellame, con il corallo e le derrate alimentari e materie prime<sup>111</sup>. Nel segno della continuità, i diritti da corrispondere sono gli stessi «quod solitum erat solvi in civitate Sacri dum erat sub dominio dicti domini regis» e si vieta la realizzazione di ulteriori impianti: «null hom del mon dins la dita vila ni entorn d'aquella fora dels murs o dins lo terme de la dita vila no farà ni fer puxa en nenguna manera adoberies algunes»<sup>112</sup>.

---

senale «a manera de la daraçana de Pisa»: L. GALOPPINI, *Pisa e la Sardegna. Un legame millenario*, in *Pisa e il Mediterraneo*, p. 213.

<sup>108</sup> A. MATTONE, *I privilegi e le istituzioni municipali di Alghero*, in *Alghero*, pp. 283-85; ID., *Gli Statuti sassaresi nel periodo aragonese e spagnolo*, in *Gli Statuti sassaresi* cit., pp. 429-30. Sul ripopolamento di Alghero con coloni iberici: R. CONDE I DELGADO DE MOLINA, *Il ripopolamento catalano di Alghero*, in *Alghero, la Catalogna, il Mediterraneo* cit., pp. 75-164.

<sup>109</sup> TANGHERONI, *La Sardegna e Alghero* cit., pp. 179-189: 180.

<sup>110</sup> *Compartiment de Sardenya*, a cura di P. DE BOFARULL Y MASCARÓ, in *Repartimientos de los reinos de Mallorca, Valencia y Cerdeña*, Barcelona 1856 (Coleccion de documentos ineditos del Archivo General de la Corona de Aragón, 10), p. 847.

<sup>111</sup> MATTONE, *I privilegi di Alghero* cit., pp. 284-285.

<sup>112</sup> Nella lettera di concessione in esclusiva all'algherese Pere Pertegas, Pietro IV spiega che le ragioni dell'impianto stanno nella salvaguardia delle esigenze della villa e degli esportatori, vista la dipendenza dello scalo algherese dal flusso di pellame delle concerie di Sassari che «occasione presentis guerre» è interrotto. SIMBULA, *Nel "regno delle pecore"* cit., pp. 762-764.

Tra difficoltà militari e di tenuta del popolamento, per quanto i conti elaborati sulle entrate doganali da Tangheroni per gli anni tra il 1357 e il 1381 mostrino indizi di crescita, Pietro IV interviene a rinsaldare la posizione di Alghero nelle rotte commerciali, non solo iberiche, connotandola marcatamente con il corallo, di cui egli stesso aveva fregiato lo stemma araldico concesso alla villa il 24 giugno del 1355<sup>113</sup>. In virtù di un non meglio chiarito *dret antich*, i sudditi catalano-aragonesi pagavano diritti fiscali sul corallo molto contenuti, mentre cittadini di Alghero ne erano esenti. Nel 1384 un'altra ordinanza regia mette la villa in posizione giuridica preminente sugli altri centri di pesca con l'obbligo per tutte le coralline in attività nel tratto di costa tra capo Mannu e l'Asinara di fare scalo e partenza dal suo porto<sup>114</sup>. La stessa municipalità algherese, in autonomia, stipula con quella marsigliese accordi diretti, a tutela degli scambi compromessi dalla delicata situazione internazionale con gli angioini<sup>115</sup>. Provenzali, genovesi e catalani con gli algheresi sono i protagonisti della fruttuosa attività, ininterrottamente promossa dalla Corona e dalla municipalità locale. E nel XV secolo assicura ad Alghero il coinvolgimento nei viaggi catalani verso l'Oriente e nella trama intricata delle rotte del corallo<sup>116</sup>.

#### 4. Architetture politiche ed economiche

La struttura fortemente accentrata sulle città regie a partire dai primi anni della conquista è sostenuta da provvedimenti in materia portuale e doganale per conciliare le esigenze mercantili della Corona e mantenere gli equilibri consolidati delle città con il territorio e con il mercato. Nell'im-

---

<sup>113</sup> TANGHERONI, *La Sardegna e Alghero* cit., pp. 184-185.

<sup>114</sup> SIMBULA, *La pesca* cit., p. 458.

<sup>115</sup> La ratifica è in A. ERA, *Le raccolte di carte specialmente di re aragonesi e spagnoli (1260-1715) esistenti nell'Archivio del Comune di Alghero*, Sassari 1927, p. 61, doc. 100, 27 settembre 1380.

<sup>116</sup> *Ibidem*, p. 74, doc. 152, 4 aprile 1414. F. MANCONI, *La pesca e il commercio del corallo nei paesi della Corona d'Aragona al tempo di Alfonso il Magnanimo*, in *La Corona d'Aragona ai tempi di Alfonso il Magnanimo*, XVI Congresso internazionale di storia della Corona d'Aragona (Napoli-Caserta-Ischia, 18-24 settembre 1997), II, Napoli 2000, pp. 1133-1145; C. ZEDDA, *Il commercio del corallo e i contratti d'ingaggio dei corallieri ad Alghero nel XV secolo*, «Estudis històrics i documents dels Arxius de Protocols», XIX (2001), pp. 85-106. SIMBULA, *La pesca* cit., *passim*; L. BALLETO, *Tra Liguria e Sardegna nel secondo Quattrocento*, in *Castelsardo* cit., pp. 401-411; R. SALICRÙ LLUCH, *Una Lluita per un mercat: catlans, algueresos i genovesos i el coral de Sardenya a la primera del segle XVI*, in *La Corona catalano-aragonesa i el seu entorn mediterrani a la Baixa Edat Mitjana*, Barcellona 2005, pp. 309-362.

pianto del regno, i centri catalanizzati di Cagliari e Alghero, incanalano il grosso dei mercati e polarizzano le correnti dei traffici marittimi ad ampio raggio. La posizione di indiscusso privilegio, per entrambe è data dall'immediato inserimento e dall'affidabilità che la catalanità del popolamento assicura nel secolo di guerre, semplificando l'integrazione nel sistema commerciale catalano-aragonese. Gli altri scali, controllati per tutto il secolo a corrente alternata, si tratti di Torres, Posada od Orosei, porti caricatoi della costa orientale, entrano nel novero di quelli autorizzati all'esportazione di merci e cereali, per quanto in posizione subordinata, seguiti a fine secolo da Longosardo, sorto per mano catalana in antagonismo con Castelgenovese<sup>117</sup>.

Per Cagliari le misure puntano a mantenere il ruolo internazionale della piazza senza estromettere gli operatori stranieri, da cui derivava il gettito delle entrate, assicurando il rifornimento del mercato. Per quanto i sudditi vi operino in regime di esenzione fiscale, le imposizioni del 1329 sono modellate sul criterio della reciprocità di trattamento fiscale delle diverse nazionalità e mirano apertamente a favorire il ruolo del porto come piazza di interscambio per tutte le marinerie, in continuità con l'amministrazione pisana<sup>118</sup>. Quasi ossessivamente, la documentazione dei primi decenni del XIV secolo insiste nel richiamare il «temps dels pisans», riferimento ai rapporti con il territorio, essenziali per non alterare i meccanismi di afflusso dei beni<sup>119</sup>.

I risultati, almeno fino a metà Trecento furono positivi. Nell'insieme, il movimento di navi ricostruibile attraverso le fonti fiscali per il XIV secolo,

---

<sup>117</sup> Su Longosardo: MELONI, *Il castello di Longosardo* cit., pp. 107-126.

<sup>118</sup> In città, oltre ai catalani, maiorchini e agli altri sudditi che operano in franchigia (ma non per il sale e per il grano) e che costituiscono la presenza più robusta, compaiono numerosi mercanti napoletani, amalfitani, salernitani, siciliani (Marsala e Trapani, Sciacca, Palermo, Catania), narbonensi, calabresi (Santonoceto e Tropea), pisani, mercanti di Talamone, Genova o di altre località della Riviera (più occasionalmente), di Bonifacio, di Terracina. Grano e sale hanno ancora una grande capacità attrattiva e sono le merci trainanti negli scambi per buona parte del Trecento: C. MANCA, *Aspetti dell'espansione economica catalano-aragonese nel Mediterraneo occidentale. Il commercio internazionale del sale*, Milano 1966, pp. 26-27, 118-200 e 277-281, 318-321; TANGHERONI, *Il Regnum Sardiniae et Corsicae* cit., pp. 61-65; C. GIORGIONI MERCURIALI, *La persistente vitalità del porto di Cagliari nel Trecento: un motivo di riflessione storiografica*, in *La Sardegna nel mondo mediterraneo*, Atti del II Convegno internazionale di studi geografico-storici (Sassari, 2-4 ottobre 1981), a cura di P. BRANDIS, Sassari 1984, pp. 109-117; SIMBULA, *Il porto* cit., *passim*.

<sup>119</sup> *Ibidem*. L'attenzione è posta anche nella distribuzione: sul rapporto tra città e territorio cfr. S. PETRUCCI, *Aspetti della distribuzione commerciale in Sardegna. Secoli XII-XIV*, in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, Atti del I Convegno nazionale di storia del commercio in Italia (Reggio Emilia-Modena, 6-9 giugno 1984), Bologna 1986, pp. 623-635.

si aggira su circa 400 imbarcazioni (dati per dieci anni) registrate in porto per caricare cereali e su oltre 3.100 imbarcazioni giunte per acquistare sale (dati per 43 anni). Nello scalo, esclusa la flottiglia locale di liuti, barche e piccole imbarcazioni per il cabotaggio, gettano l'ancora cocche (39,67% per i cereali e 79,34% per il sale), navi (10,68% per grano e 8,16% per il sale), panfili (16,55% per grano e 3,06% per il sale), legni (19,24% per grano e 5,61 per il sale), barche (12,09% per grano e 2,30% per il sale). La nazionalità delle bandiere conferma l'apertura dello scalo a tutte le marine tirreniche<sup>120</sup>.

Se dalle cifre complessive si passa a osservare l'andamento del movimento del porto lungo il Trecento, si avverte una brusca flessione del volume degli scambi, in costante calo dalla metà del secolo, con qualche isolato sussulto incapace di riportare il volume ai valori precedenti. Le molteplici cause dei cambiamenti sono state a lungo discusse: guerra, peste, nuove istituzioni e modalità di sfruttamento delle risorse produttive hanno tutte il loro peso; compreso il complessivo riassetto delle rotte tra Tre e Quattrocento<sup>121</sup>.

Senza entrare nel dibattito sui risultati della politica economica catalano-aragonesa e sul ruolo della Sardegna nel commercio mediterraneo del Quattrocento, sotto il profilo portuale si colgono alcune trasformazioni negli assetti gerarchici trecenteschi. Con l'unificazione politica e istituzionale la Corona dispiega un coordinamento che tra mediazioni e ripensamenti si indirizza verso un allargamento del numero degli scali autorizzati al commercio.

Se la preminenza di Cagliari nel meridione non è messa in discussione, per Alghero, perno del sistema economico settentrionale, l'acquisizione di

---

<sup>120</sup> I dati sono stati elaborati sulla base dei registri dell'esportazione del sale, utilizzati da Ciro Manca e della tratta cerealicola, esaminati da Marco Tangheroni: cfr. SIMBULA, *Il porto* cit., pp. 30-32.

<sup>121</sup> La seconda metà del secolo segna una lunga fase di stagnazione, sulla cui problematica interpretazione: B. ANATRA, *Economia sarda e commercio mediterraneo nel basso medioevo e nell'età moderna*, in B. ANATRA, A. MATTONI, R. TURTAS, *L'età moderna. Dagli aragonesi alla fine del dominio spagnolo*, a cura di M. GUIDETTI, Milano 1989, pp. 110-124; J. DAY, *La Sardegna e i suoi dominatori dal secolo XI al secolo XIV*, in J. DAY, B. ANATRA, L. SCARAFFIA, *La Sardegna medievale e moderna*, Torino 1984, pp. 175-180; MANCA, *Aspetti* cit., pp. 311-327; SIMBULA, *Nel "regno delle pecore"* cit., *passim*; EAD., *Il porto* cit., *passim*; TANGHERONI, *Il Regnum Sardiniae et Corsicae* cit., pp. 68-72; S. TOGNETTI, *Il ruolo della Sardegna nel commercio mediterraneo del Quattrocento. Alcune considerazioni su basi toscane*, «Archivio storico italiano» CLXIII (2005), pp. 87-132; C. ZEDDA, *Cagliari. Un porto commerciale nel Mediterraneo del Quattrocento*, Roma 2001; ID., *La piazza commerciale di Cagliari tra Barcellona e Napoli nel XV secolo*, «Estudis historics i documents dels arxius de Protocols», XV (1997), pp. 77-92.

Sassari nel secondo decennio del Quattrocento è l'innescò delle tensioni che caratterizzeranno a lungo i rapporti tra le due città regie. Appena eletto, Ferdinando I nel 1414 conferma Alghero scalo unico del capo di Logudoro, con l'esplicita esclusione di Sassari, prologo dell'antagonismo quattrocentesco, quando anche la città ribelle sarebbe rientrata nel regno e avrebbe alzato i toni del confronto per il riconoscimento di rango e funzioni per il porto di Torres<sup>122</sup>.

Nei lavori parlamentari del 1421, la gerarchia dei porti è terreno di scontro acceso, dove emergono le istanze contrastanti delle componenti municipali. Il problema più spinoso è posto ancora da Sassari, che con Bosa preme per l'inclusione di Torres tra i caricatoi cerealicoli. Dall'altro lato, Alghero frena la possibilità e con la conferma degli antichi privilegi, concessa senza ostacolo, si spinge a chiedere l'ampliamento delle pertinenze portuali da capo Marrargiu a Castelgenovese, esplicito attacco alle velleità dello scalo turritano appena reintegrato nel patrimonio regio. Che la richiesta sia ambiziosa è nella prudenza con la quale Alfonso V si riserva di decidere sull'ampliamento delle prerogative algheresi. Nel 1427 Torres è inclusa nel novero dei porti legittimati, implicito riconoscimento che distende le tensioni con Sassari, che in pochi anni aveva guadagnato spazio e peso politico<sup>123</sup>. Il mutamento del contesto politico del regno e della corsa all'integrazione è pienamente in atto. Bruno Anatra ha giustamente individuato il precoce inserimento dell'oligarchia urbana nei ranghi feudali: su Sassari ricade la prima grande ondata di titoli nobiliari e concessioni feudali a sardi, ricompensa al patriziato locale per l'aiuto militare ed economico offerto nelle campagne militari in Corsica e nel Regno di Napoli; oltre che per il contributo dato alla conquista di Castelgenovese, ultimo tassello del regno<sup>124</sup>.

---

<sup>122</sup> ERA, *Le raccolte di carte* cit., p. 74, doc. 152, 4 aprile 1414.

<sup>123</sup> Nella stessa data Alfonso ribadisce la posizione di Alghero e di Cagliari, oltre agli scali infeudati di Longosardo, Posada e Orosei deputati alle esportazioni della Gallura. Vietata, invece, in tutti gli altri porti feudali, sia per i cereali sia per le altre merci. *I Parlamenti di Alfonso il Magnanimo (1421-1452)*, a cura di A. BOSCOLO, con aggiornamenti, apparati e note di O. SCHENA, Cagliari 1993 (*Acta Curiarum Regni Sardiniae*, 3), p. 155, cap. 3; *I Libri dei Privilegi della città di Alghero*, II, *Llibre Gran*, a cura di B. TAVERA, G. PIRAS, Cagliari 1999, pp. 380-394, docc. 148-151.

<sup>124</sup> B. ANATRA, *I ceti dirigenti sassaresi nell'età aragonese e spagnola*, in *Gli Statuti sassaresi* cit., pp. 365-374: 369; A.M. OLIVA, O. SCHENA, *Autonomie cittadine e potere regio negli atti dei Parlamenti del Regno di Sardegna nel Quattrocento*, in *Sardegna e Spagna. Città e territorio tra Medioevo ed Età Moderna*, «Archivio sardo. Rivista di studi storici e sociali», n. s., 2 (2001), pp. 76-78. Per le entrate dell'appalto delle dogane: SIMBULA, *Gli statuti* cit., pp. 379-380. Sulle fasi finali della conquista di Castelgenovese, caduta nel 1448, e il ruolo sassarese cfr. E. BASSO, *La rocca di Castelgenovese e il conflitto tra Genova e la Corona d'Aragona per il controllo del Tirreno nel XV secolo*, in *Castelsardo* cit., pp. 413-438.

La politica di Alfonso il Magnanimo è ripresa con particolare incisività da Ferdinando il Cattolico, che nel Parlamento del 1481-1485, su sollecitazione urbana, inasprisce le pene per i feudatari del Capo di Cagliari che non avessero incanalato le merci e le granaglie dal porto della capitale, dirottandole sui caricatoi dei propri possedimenti. L'allargamento a Bosa, feudo dei Vilamari e a Oristano, dopo il 1479 rientrata nel patrimonio regio, non frena il fenomeno e le reiterazioni sono il segno dell'intensità delle infrazioni, che pur danneggiando le entrate doganali, non incrinano l'assetto definito che pone i porti regi al centro del sistema. Stando ai dati del censimento condotto nel 1500, l'85% del traffico mercantile passava nelle città regie e il restante nei caricatoi autorizzati di Longosardo, Orosei e Posada<sup>125</sup>.

Nel Quattrocento la rete delle rotte catalane annoda Alghero e Cagliari, i due scali che si sono ritagliati il posto nelle correnti di scambio internazionale. Alghero è il più toccato dalle navi dirette in Levante per l'acquisto del corallo, pregiata moneta di scambio sulle piazze orientali e per i prodotti tradizionali del mercato sardo, distribuiti soprattutto in ambito catalano<sup>126</sup>; Cagliari è piazza di riferimento per materie prime e derrate alimentari (soprattutto cuoi, formaggi, sale, pasta) che indirizza verso Barcellona, Valencia, Maiorca, Napoli, Gaeta e gli scali siciliani<sup>127</sup>. Il volume delle merci assicurate sulla piazza di Barcellona per la Sardegna tra il 1428 e il 1493, nelle percentuali elaborate da Mario Del Treppo, rappresenta negli interessi dei mercanti e armatori catalani il 13% del totale dei traffici<sup>128</sup>.

Se si scorrono i dati, nella prima metà del Quattrocento, la Sardegna si colloca al quarto posto, dopo il Levante, la Francia meridionale e la Sicilia. Nella seconda metà del secolo, i porti sardi risentono inevitabilmente del restringersi degli orizzonti catalani, con la contrazione dei viaggi nel Le-

---

<sup>125</sup> ARGIOLAS, MATTONE, *Ordinamenti* cit., pp. 181-184.

<sup>126</sup> Sul corallo algherese nelle rotte mediterranee: DEL TREPPO, *I mercanti catalani* cit., *passim*; CARRÈRE, *Barcelona* cit., *passim*; G. ZANETTI, *La pesca del corallo in Sardegna. Profilo storico*, «Revista de historia Jerónimo Zurita», 10-11 (1960), pp. 99-160; MANCONI, *La pesca e il commercio del corallo* cit., pp. 1133-1145; SALICRÙI LLUCH, *Una Lluita per un mercat* cit., *passim*; SIMBULA, *La pesca* cit., *passim*; ZEDDA, *Il commercio del corallo* cit., *passim*. BALLETO, *Tra Liguria e Sardegna*, pp. 401-411. Sul corallo algherese e l'intreccio commerciale con i prodotti agropastorali ancora nel tardo Quattrocento: Archivo Historico de Protocolos de Barcelona, Narciso Gerardo Gili, *Primus Liber Securitatum* (1476-1482), ff. 102r-v, 104v, 113v, 122v-123, 145, 152-153v; *Secundus Liber Securitatum* (1482-1486), ff. 2v-3v, 4v, 20r-v, 75, 122v-123v, 128v-129.

<sup>127</sup> M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della corona aragonese nel secolo XV*, Napoli 1968, pp. 148, tab. I; 157-160, 186 sg.; 280, tab. VIII.

<sup>128</sup> *Ibidem*, p. 148, tab. I.

vante e l'orientamento prevalente degli operatori all'interno del bacino occidentale del Mediterraneo.

Il volume delle esportazioni dirette dall'isola verso Barcellona e gli altri scali del principato, nell'ultimo ventennio del Quattrocento, dopo il drastico calo segnato dalla guerra civile catalana, raggiunge il 19,2% del movimento totale documentato, superando, anche se di poco, quello siciliano<sup>129</sup>.

Percentuali simili sembrano dedursi nelle relazioni con Valencia. Stando al movimento cambiario documentato da David Igual, nello spoglio degli atti del notaio Salvador, tra il 1484 e il 1494 gli scali sardi occupano una posizione subordinata a quella siciliana, ma sempre apprezzabile: il 19,1% delle relazioni con l'Italia, contro il 30,6% della Sicilia<sup>130</sup>. Oggetto di scambio, per quanto riguarda le merci, ancora formaggi, pellame, pasta e capi di bestiame<sup>131</sup>.

L'inserimento del Regno di Napoli nella compagine iberica crea uno spazio tirrenico politicamente omogeneo a cui la Sardegna e, soprattutto, Cagliari si lega. Alfonso il Magnanimo, artefice della conquista, elabora un programma di pianificazione dell'integrazione dei domini peninsulari con quelli oltremarini, indubbiamente velleitario, per quanto indicativo dell'importanza data alla domanda interna dei regni<sup>132</sup>. In questo contesto, la

---

<sup>129</sup> Il valore complessivo delle transazioni passa dalle 46.211 lire del 1453-1461 a 16.146 lire del 1476-1493 che costituiscono il valore più alto sfiorato dalla Sardegna nel XV secolo. *Ibidem*, pp. 148, tab. I; 157-160, 186-187; 280, tab. VIII.

<sup>130</sup> *Ibidem*, pp. 186-187.

<sup>131</sup> Guiral sottolinea l'apporto di vettovaglie della Sardegna: a fianco ai carichi di grano, decisamente inferiori a quelli della Sicilia, le voci delle merci in arrivo dalla Sardegna sono costituite da notevoli quantitativi di pellame, formaggi e di pasta, soprattutto da Cagliari. Le importazioni a fine secolo sono tendenzialmente in crescita: nel 1488 le *files* di formaggio sono complessivamente 3.805, delle quali 3.464 provengono dalla Sardegna e il resto dai diversi centri siciliani. Nel 1494 l'esportazione sarda passa a 4.207 a cui si sommano 690 quintali di formaggio a peso (contro i precedenti 552). Sui circuiti dell'esportazione della pasta: J. GUIRAL HADZIOSSIF, *Valencia puerto mediterraneo en el siglo XV*, Valencia 1989, pp. 381-383. L. GALOPPINI, *Le commerce des pâtes alimentaires dans les Aduanas Sardas*, «Medievals», 36 (1999), pp. 11-127. Negli stessi anni, all'interno delle rotte valenzane verso l'Italia centro-settentrionale, dove entrambe le isole italiane sono generalmente saltate, quando nei contratti è inserita una sosta le navi devono caricare a Cagliari formaggi e in Sicilia grano: GUIRAL HADZIOSSIF, *Valencia puerto mediterraneo* cit., pp. 384-386. Sulle relazioni tra il regno di Valencia e la Sardegna nel tardo Quattrocento: D. IGUAL, *Comercio y operadores económicos entre Valencia y Cerdeña durante el reinado de los Reyes Católicos, in Sardegna, Spagna e Mediterraneo. Dai Re cattolici al Secolo d'oro*, a cura di B. ANATRA, G. MURGIA, Roma 2004, pp. 33-56.

<sup>132</sup> Per i termini essenziali del dibattito: DEL TREPPO, *I mercanti catalani* cit., pp. 596-605; S.R. EPSTEIN, *Dualismo economico, pluralismo istituzionale in Italia nel Rinascimento*, «Revista d'història medieval», 6 (1995), pp. 63-77.



Sardegna rafforza il suo peso, assicurandosi lo spazio di fornitrice di vetovaglie e materie prime<sup>133</sup>. Gli assetti del tardo medioevo rispecchiano le caratteristiche di fondo delle città portuali tra rotte marittime e mercati regionali. Con una schematizzazione, semplificazione che appiattisce i ruoli, si può comunque rilevare come Cagliari e Alghero, sostenute da una costante azione politica, siano i poli di innesto con le correnti commerciali di maggiore proiezione. Cagliari si adopera nell'efficienza dei sistemi di approvvigionamento urbano e nella costruzione della preminenza della piazza cittadina a cui assicura il mercato più aperto. Per Alghero lo sfruttamento del corallo polarizza navi e capitali e l'intervento regio agisce espandendo i limiti di pertinenza della villa, che garantiscono il monopolio della pesca su larga scala nella costa occidentale e il riferimento come mercato del corallo. Sassari con il porto di Torres governa il vasto mercato regionale che supera lo stretto di Bonifacio e si espande nel settentrione; mentre più contenuto è lo slancio dei porti caricatoi, orientati dal Trecento nel piccolo commercio con la Toscana e la Corsica, linee commerciali tradizionali a cui uniscono le rotte di intenso cabotaggio nel drenaggio dei beni convogliati sugli scali regi dove l'afflusso di navi è maggiore e passa il grosso dei traffici.

La struttura economico-produttiva e demografica dei territori di queste realtà non è certo fattore di secondo piano. L'azione regia si adopera nel consolidamento o nell'impianto di strutture produttive che meglio valorizzano le risorse economiche e potenzino i porti incardinati nel demanio regio. Per quanto la politica da sola non sia sufficiente a orientare rotte e investimenti, l'intervento pubblico nel Trecento crea le condizioni e indirizza lo sviluppo portuale. La pace quattrocentesca riapre il tema delle gerarchie consolidate, nelle quali soprattutto Sassari, con Torres ben saldata alla Liguria, Oristano e Bosa si insinuano, contendendo piuttosto sul piano degli scambi regionali. Numero, gerarchie e peso economico dei porti della Sardegna nel tardo medioevo risultano l'esito di questi indissolubili fattori.

---

<sup>133</sup> ZEDDA, *Cagliari cit., passim*; SIMBULA, *Nel "regno delle pecore" cit., passim*.



*Insedimenti e commercio nell'Italia del Sud*



## *Insedimenti produttivi nell'Italia meridionale*

JEAN-MARIE MARTIN

Naturalmente, ogni insediamento umano è un insediamento produttivo: l'Italia meridionale non costituisce, in proposito, un'eccezione. Ma la maggior parte di tali insediamenti ha come sua finalità la produzione agricola o agropastorale non specializzata, destinata al consumo locale. Altri, invece, fungono da centri di scambio per un mercato dai caratteri ridotti. Limiteremo questo intervento ad alcune produzioni specializzate, in parte, almeno, destinate a essere esportate, e che suscitano insediamenti materiali specifici. A dispetto del fatto che, durante il medioevo, l'Italia meridionale non ospitasse nessuna industria paragonabile a quelle di altre regioni della penisola e dell'Europa del nord, disponeva infatti di prodotti, non solo agricoli, che venivano esportati. Si sa come il commercio meridionale si rivolgesse preferenzialmente verso il Mediterraneo meridionale e orientale (Nord Africa, Egitto, Bisanzio) prima di integrarsi, verso i secoli XII-XIII, ai circuiti commerciali italiani e europei: l'abbandono quasi completo, nell'età di Carlo I d'Angiò, delle monete d'oro e il passaggio a quelle d'argento traduce tale profondo cambiamento, che suscitò anche nuovi tipi di produzione, quale quella del grano.

Considerate in questo senso (ed è ancora vero oggi), le attività produttive possono svolgersi sul luogo preciso di produzione, talvolta naturalmente limitato (come per la pesca, la raccolta del sale e le attività minerarie), mentre la produzione agricola rivolta all'esportazione ricopre chiaramente aree regionali più estese. Per l'esportazione sono privilegiate le aree costiere, che possono esportare tramite porti più o meno importanti. Comunque, nell'alto medioevo – e ancora più tardi – i siti adoperati per sistemare porti dovevano essere molto semplici: è il caso, per esempio, di Amalfi, il porto meridionale più importante nell'alto medioevo, che non è altro che una piccola spiaggia allo sbocco di un torrente e, a dispetto della bellezza del sito, è tutt'altro che un porto vero e proprio. Invece siti portuali di primo piano adoperati sia nell'antichità che oggi, come Brindisi e Taranto, nel corso dell'alto medioevo vengono quasi totalmente abbandonati. Va comunque aggiunto che, a dispetto delle dimensioni, Amalfi fungeva da sbocco commerciale per una zona molto popolata che, fra l'altro, comprendeva Napoli.

Tra i fattori che determinano la localizzazione degli insediamenti produttivi, c'è chiaramente la contiguità tra strutture di produzione e di esportazione (e anche di consumo). Tale è il caso di due regioni marittime: sul Tirreno, da Gaeta a Napoli, Amalfi e Salerno; sull'Adriatico, la costiera della Terra di Bari, con i porti di Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, Giovinazzo, Bari, Polignano, Monopoli (alcuni dei quali furono creati all'inizio della dominazione bizantina, intorno al 900); Carlo I aggiunse la sua fondazione di Mola di Bari; un poco a nord, Siponto (trasferita sul sito nuovo di Manfredonia verso la metà del XIII secolo) e, a sud, Brindisi e Otranto. Invece lunghi tratti del litorale meridionale sono sprovvisti di porti. Non deve stupire il fatto che, nel 1239, Federico II fece aprire nuovi porti (cioè rese legale il loro uso)<sup>1</sup>; si trattava di Vietri sul Mare, di Pozzuoli e della foce del Garigliano nella zona marittima campana già ben provvista; della foce del fiume Pescara nell'Abruzzo; di Rivoli in Capitanata (tra Siponto e Salpi), di San Cataldo presso Bari; di Torre a Mare sullo Jonio non lontano da Taranto; di Vibona e Crotone sulle due costiere della Calabria; di Augusta e Trapani in Sicilia. Di questi undici siti, quattro sono ubicati nelle due zone già segnalate. Inoltre Federico II, Manfredi e Carlo I crearono nuovi insediamenti umani litoranei<sup>2</sup>.

Altra novità del XIII secolo: nel 1231 Federico II istituì un monopolio statale sul commercio – non la produzione – di alcune merci. Innanzitutto il sale, prodotto principalmente sulla costiera pugliese, i metalli, la pece (materiale strategico), la seta: il commercio della seta (prodotta in Calabria) fu appaltato nel 1231 a un ebreo di Trani, nel 1240 a uomini di Scala, per 170 onces d'oro (più di 3 chilogrammi di oro puro). Tale prescrizione portò a creare dei *fundica*, magazzini pubblici nei quali erano conservate le merci, gestiti da *fundicarii* sotto l'autorità di un *magister fundicarius* regionale<sup>3</sup>. Nel 1281, il *fundicum* di Napoli impiegava trentatré agenti, quello di Gaeta quarantaquattro.

---

<sup>1</sup> *Il registro della cancelleria di Federico II del 1239-1240*, a cura di C. CARBONETTI-VENDITTELLI, II, Roma, 2002 (Fonti per la storia dell'Italia medievale, *Antiquitates*, 19), pp. 22-27, n. 29.

<sup>2</sup> Vedi J.-M. MARTIN, *Les villes neuves en Pouille au XIII<sup>e</sup> siècle*, in *I borghi nuovi. Secoli XII-XIV*, Atti del convegno (Cuneo, 16-17 dicembre 1989), a cura di R. COMBA, A.A. SETTIA, Cuneo 1993, pp. 115-135: 117, carta.

<sup>3</sup> Vedi ID., *Monopoli*, in *Enciclopedia Fridericiana*, II, Roma 2005, s.v. *Die Konstitutionen Friedrichs II. für das Königreich Sizilien*, hrsg. von W. STÜRNER, Hannover 1996 (*Monumenta Germaniae Historica*, d'ora in poi MGH, *Constitutiones et acta publica imperatorum et regum*, 2, Suppl.), I, 86 e 89.

Ma la potenza pubblica, che sin dal XIII secolo sembra volere intervenire, per motivi essenzialmente fiscali, nel settore economico, già prima aveva manifestato la sua ingerenza. Se prendiamo per esempio la pesca, sia nell'età longobarda sia nel periodo del dominio normanno (con una inaspettata parentesi durante il periodo bizantino), si effettua in luoghi (corsi d'acqua, lagune, mare litoraneo) che appartengono al *publicum* (rappresentato sia dal re, sia da un signore).

D'altra parte, sin dall'epoca normanna, il re (o piuttosto la *curia*) dispone di terre sulle quali sistema fattorie, che hanno fornito il modello delle *massarie* federiciane e angioine; se ne trovano innanzitutto in Sicilia e in Calabria, dove sono pure insediati centri di allevamento appartenenti alla *curia*<sup>4</sup>. Ma, anche nella Puglia meridionale, è documentato nel XII secolo (e già prima) un demanio regio sito a Mesagne<sup>5</sup>, che comprende sia un *indominicatum* sia delle tenute contadine, che corrispondono alla *curia* la decima della produzione, consistente in grano, orzo, fave, vino e olio<sup>6</sup>; ora la cattedrale di Brindisi riscuote la decima dei redditi della *curia*.

È noto poi come Federico II (poi in seguito Carlo I) abbia creato in Puglia – e in particolare nella Capitanata e nella Basilicata – numerose nuove *massarie*, e pure *marescalie* e *aracie* per l'allevamento equino. Il primo compito di tali insediamenti produttivi era probabilmente il rifornimento della stessa *curia*; tuttavia miravano anche a produrre cereali per la vendita, in particolare all'estero<sup>7</sup>, grazie, anche, parrebbe, alla piccola marina mercantile posseduta dall'imperatore. L'erario, in età sveva, riscuoteva anche tasse altissime (dal 14 al 33 %) sulle esportazioni di grano<sup>8</sup>, situazione che non cambia con la nuova dinastia angioina. Basti pensare all'azione condotta da Carlo I<sup>9</sup>, che inoltre controllava, per ragioni ben intuibili, le miniere d'argento della Calabria, che fornivano metallo per la monetazione.

Tuttavia, a dispetto di tali provvedimenti, si può considerare complessivamente che l'economia del regno godeva di un grado di libertà parago-

---

<sup>4</sup> J.-M. MARTIN, *L'économie du Royaume normanno-souabe*, in *Mezzogiorno-Federico II-Mezzogiorno*, a cura di C.D. FONSECA, I, Roma 1999, pp. 153-189: 179-180.

<sup>5</sup> ID., *Le domaine royal de Mesagne aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles*, in *Cavalieri alla conquista del Sud. Studi sull'Italia normanna in memoria di Léon-Robert Ménager*, a cura di E. CUOZZO, J.-M. MARTIN, Roma-Bari 1998, pp. 401-421.

<sup>6</sup> *Ibidem*, p. 415.

<sup>7</sup> ID., *L'économie du Royaume normanno-souabe* cit., pp. 184-186.

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 174.

<sup>9</sup> ID., *Fiscalité et économie étatique dans le royaume angevin de Sicile à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle*, in *L'État angevin. Pouvoir, culture et société entre XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècle*, Roma 1998 (Collection de l'École Française de Rome, 245, Nuovi studi storici, 45), pp. 601-648: 639 sgg.

nabile a quello del resto dell'Occidente e del mondo mediterraneo. I tentativi di controllo parziale da parte dello Stato sono limitati nel loro scopo, e anche nel tempo, e il prelievo fiscale, certo importante, era probabilmente simile a quello di altri paesi.

Comunque nell'Italia meridionale la produzione che non mirava soltanto all'autoconsumo era imperniata su alcuni prodotti che quasi tutti provengono dalle attività primarie – agricoltura e pastorizia – nonché dalle attività estrattive. Nel settore secondario, si limitavano, per quanto sembra, alla ceramica (necessaria per alcune esportazioni agricole), ad alcuni tessuti e pochi prodotti metallurgici. Le sole unità di produzione che, per forza, si trovano lontano dalle due zone sopra indicate sono quelle della Calabria (prodotti metallici, legno, seta probabilmente in parte lavorata sul luogo di produzione). Invece la pesca e la raccolta del sale, che svolgono un ruolo importante, sono praticate in gran parte vicino a queste zone.

### 1. La pesca

Chiaramente si pesca sui litorali, ma non tutti<sup>10</sup>; nella parte settentrionale del Meridione, le zone più apprezzate sono le lagune – laghi di Lesina e di Varano a nord del Gargano, zona di Siponto a sud, lago di Patria a nord-ovest di Napoli, nonché, in modo secondario, la foce e il corso inferiore dei fiumi. In Sicilia (e anche in Calabria), la pesca al tonno si pratica in un modo specifico, con l'attrezzatura pesante delle tonnare fisse. I tipi di pesca variano parecchio nella parte settentrionale del regno. Ma si deve subito ricordare che – con la notevole eccezione della dominazione bizantina – la pesca è considerata un'attività che si svolge nel demanio pubblico: sia i principi longobardi sia i signori, duchi e re normanni forniscono un permesso ufficiale perché si possa pescare, sotto condizioni precise, in tale o tale zona. Perciò abbiamo conservato un numero non trascurabile di permessi che consentono a insediamenti monastici o a chiese di pescare in punti diversi della costa.

Già nel IX secolo sono autorizzati a pescare nel lago di Lesina Santa Sofia di Benevento, Montecassino, San Vincenzo al Volturno, la cattedrale di Lucera; Montecassino pesca anche nel lago di Varano, San Vincenzo e Santa Sofia vicino a Siponto, Santa Sofia pure nella zona di Salpi e in quella

---

<sup>10</sup> H. BRESC, *La pêche dans l'espace économique normand*, in *Terra e uomini nel Mezzogiorno normanno-svevo*, Atti delle VII Giornate normanno-sveve (Bari, 15-17 ottobre 1985), Bari 1987, pp. 271-291. J.-M. MARTIN, *La Pouille du VI<sup>e</sup> au XII<sup>e</sup> siècle*, Roma 1993 (Collection de l'École Française de Rome, 179), pp. 200-202 e 402-412.



di Salerno, dove riceve due *case* di pescatori<sup>11</sup>. A Siponto, risulta possibile descrivere una peschiera misurata in passi sulla striscia litoranea (300 passi e 200 passi, rispettivamente 540 e 360 metri). Sul lago di Lesina, la pesca si pratica in due punti almeno: nel *flumen Lauri*, che sbocca nel sud-est della laguna, e nel *flumen Longum*, molto probabilmente un canale che fa comunicare la laguna con il mare attraverso il tratto litoraneo. Qui probabilmente, come più tardi, si adoperano reti fisse (chiamate *nicossa*) che permettono di pescare le anguille al momento della migrazione annuale.

La peschiera di Santa Sofia nel *flumen Longum* era organizzata su un modello curtense<sup>12</sup>: nell'835 il principe Sicardo concesse all'abbazia il canale, una certa superficie della laguna (lunga un *miliare* e larga 200 passi – cioè 1800 × 360 metri), 50 *modii* sulla terra ferma per le abitazioni dei pescatori e il diritto di pascolo lungo il cordone litoraneo. Si è detto come Santa Sofia ricevesse pure due *case* di pescatori a Salerno. Le anguille di Lesina, come la bottarga e le seppie di Siponto, molto probabilmente, venivano salate o essiccate.

Durante il X secolo, le grandi abbazie campane abbandonarono tali peschiere; ma, nei secoli XI e XII, numerosi altri monasteri ricevettero il diritto di pescare nella stessa zona, quali Tremiti, Torremaggiore, Pulsano, Santa Maria del Gualdo, la collegiata di San Leonardo di Siponto, ma anche la Santissima Trinità di Cava e Montevergine in Campania, San Clemente a Casauria in Abruzzo. Quanto alla zona di Siponto, può darsi che lo sviluppo delle saline abbia ridotto le possibilità di pesca.

Lontano dal Gargano esiste in Puglia una zona meno importante di pesca intorno a Taranto, nel Mare Piccolo, ma anche nel Mare Grande e alla foce dei piccoli corsi d'acqua dei dintorni. Le chiese interessate sono meno numerose e più vicine, tra cui diverse chiese di Taranto, Santa Maria di Pisticci, Santo Stefano di Monopoli, Santissima Trinità di Venosa, Santa Maria di Valle Josaphat. Si pesca ancora nella laguna di Salpi, alla foce dell'Ofanto, intorno a Brindisi, Otranto, Gallipoli. In Campania, si pesca a Torre Sant'Anastasia presso Fondi<sup>13</sup>, sebbene la zona di pesca meglio documentata sia il piccolo lago di Patria; nel 953 e poi nel 966 i principi lon-

---

<sup>11</sup> *Chronicon Sanctae Sophiae* (cod. Vat. Lat. 4939), a cura di J.-M. MARTIN, con uno studio sull'apparato decorativo di G. OROFINO, I, Roma 2000 (Fonti per la Storia dell'Italia medievale, *Rerum italicarum scriptores*, s. III, 3), cartulario, 1 [54].

<sup>12</sup> *Ibidem*, I, 28.

<sup>13</sup> E. GATTOLA, *Ad historiam abbatiae Cassinensis accessiones*, I, Venetiae 1734, pp. 180-181: nel 1072 il duca di Fondi offre a Montecassino la sua porzione della peschiera di Torre Sant'Anastasia, allo sbocco del lago di Fondi.

gobardi permisero al cenobio cassinese di pescare nel lago con due *lontres* (barche) e quattro pescatori<sup>14</sup>, barche che dovevano trascinare una rete mobile.

I tipi di concessione sono vari e dipendono, fra l'altro, dalla tecnica di pesca: si può concedere un tratto di costa, o un certo numero di navi (come nel lago di Patria, ma anche a Varano, Brindisi, Otranto, Taranto), o di reti (Lesina), ovvero di pescatori; nel Mare Piccolo si può pescare a piedi. Per esempio a Varano nel 1140<sup>15</sup> il signore, Enrico *de Ollia*, concede a Cava due pescatori della "città" di Varano, uno *naturaliter*, con i suoi eredi – cioè concede quel che il pescatore doveva al signore – e l'altro *adulterium*; tuttavia il signore si riserva «illam noctem de nostra capturam quam soliti sumus capere», il che significa che una delle tasse riscosse dal signore non è concessa e che, inoltre, talvolta si pesca di notte, chiaramente con una lampada, e che tale pesca è particolarmente proficua. Nel 1173<sup>16</sup>, il figlio di Enrico, ora conte di Lesina, conferma la concessione, ma con parole diverse: non si tratta più di due pescatori, bensì di «duo anguli Barani fluminis», cioè di due tratti posti sul canale che collega la laguna con il mare; precisa inoltre che nessun prelievo sarà preso «de piscatione anguillarum»: dunque è molto probabile che i due pescatori si appostino sul canale al momento della migrazione delle anguille. Nel 1185<sup>17</sup>, la contessa Sibilla (vedova del conte di Lesina) con il secondo marito, Ruggero conte di Tricarico, concede un tratto di costa per una nave su un altro «angolo» e probabilmente non si pescano soltanto anguille. Infine, nel 1219, il conte di Lesina Matteo *Gentilis*<sup>18</sup>, che domina la Capitanata durante la minorità di Federico II, conferma i due *anguli*, perché l'abbazia vi possa pescare «tam in luce quam in obscuro» dalla festa di san Michele (29 settembre) fino a Natale.

Tale serie di documenti, certo particolarmente interessanti, fornisce dati non proprio chiarissimi; è possibile che le tecniche siano cambiate durante la seconda metà del XII secolo. Ma, tutto sommato, a dispetto di tale diversità e anche dell'evoluzione del quadro giuridico, lo *status* dei pescatori pare essere particolarmente arcaico e impegnativo: sembrano essere dipendenti personali ereditari che corrispondono al signore (o alla chiesa in caso di concessione) una parte non trascurabile della loro pesca, segno questo dell'importanza economica di quest'attività. Ma non sappiamo nulla

---

<sup>14</sup> H. BLOCH, *Monte Cassino in the Middle Ages*, II, Roma 1986, p. 751.

<sup>15</sup> J.-M. MARTIN, *Les actes de l'abbaye de Cava concernant le Gargano (1086-1370)*, Bari 1994 (Codice diplomatico pugliese, 32), doc. 39.

<sup>16</sup> *Ibidem*, doc. 46.

<sup>17</sup> *Ibidem*, doc. 55.

<sup>18</sup> *Ibidem*, doc. 64.

sul mercato del pesce: le concessioni alle chiese chiaramente mirano ad assicurare la dieta monastica o clericale. Per esempio, sul sito di San Vincenzo al Volturno, sono state ritrovate spine di pesce che dimostrano un consumo regolare lontano dal mare<sup>19</sup>; ma, nel XII secolo, la parte ecclesiastica costituisce un semplice prelievo sulla raccolta, che deve in gran parte essere commercializzata, anche su distanze abbastanza grosse.

Quanto alle tonnare fisse, nelle quali si pratica la mattanza (cioè l'uccisione) dei tonni sotto l'autorità di un raysi (due parole arabe), sono documentate soltanto sin dall'età normanna, e quasi tutte sul litorale siciliano. Tuttavia conosciamo una tonnara in Calabria, a Tropea, offerta a Montecassino dal duca Ruggero<sup>20</sup>.

## 2. Il sale

La produzione del sale si effettua in zone spesso vicine a quelle appena accennate, anche se il sale viene estratto in molti punti del litorale, senza parlare del salgemma della Sicilia e della Calabria. Tuttavia, allora come oggi (intorno a Margherita di Savoia), il litorale della Capitanata a sud del Gargano (Siponto, laguna di Salpi) costituisce la principale zona di produzione.

Al contrario delle zone di pesca, assimilate all'*incultum*, le saline sono di proprietà privata e non sembrano generalmente sottomesse a nessuna tassa specifica: un solo documento barese del 1061<sup>21</sup>, durante la dominazione bizantina, cita un *domnicum*; nel 1100, il conte di Conversano offre all'arcivescovo di Brindisi la decima del sale delle saline<sup>22</sup>, ma molto probabilmente significa che queste saline appartengono al conte; infine, nel 1157<sup>23</sup>, il signore di Canne esonera il vescovo locale dal versamento della *plaxa* (*plateaticum*, tassa indiretta sulla vendita), ma anche del *salaticum*, forse una tassa specifica sulla produzione di sale. D'altro canto, questa produzione è rimasta privata anche dopo che Federico II ebbe istituito il monopolio statale sul commercio del sale.

---

<sup>19</sup> *San Vincenzo al Volturno. La vita quotidiana di un monastero altomedievale vista attraverso i suoi reperti*, a cura di F. MARAZZI, [Campobasso] 2006, p. 49: cita il cefalo, la razza, lo squalo.

<sup>20</sup> GATTOLA, *Ad historiam abbatiae Cassinensis accessiones* cit., I, p. 204: «totam piscariam nostram, que appellatur specialiter tonnaria, in territorio Tropea, loco qui Bordella vocatur». Sono pure offerti a Montecassino dieci uomini di Tropea.

<sup>21</sup> *Le pergamene di S. Nicola di Bari, Periodo greco (939-1071)*, a cura di F. NITTI, Bari 1900 (rist. Bari 1964) (Codice diplomatico barese, 4), doc. 41.

<sup>22</sup> A. DE LEO, *Codice diplomatico brindisino*, I, a cura di G.M. Monti, Trani 1940, doc. 10, 1100.

<sup>23</sup> *Le pergamene di Barletta. Archivio capitolare (897-1285)*, a cura di F. NITTI, Bari 1914 (Codice diplomatico barese, 8), doc. 81.

Già in età longobarda l'estrazione del sale è documentata dal *Chronicon Sanctae Sophiae* a Siponto e a Salpi: nella dotazione dell'abbazia (774), Arechi II dona, con la peschiera di Siponto, «condome tres ad piscandum et salem faciendum»<sup>24</sup>, nonché due *case* di salinai in Salpi<sup>25</sup>; come per la pesca, il lavoro viene compiuto da dipendenti specializzati; si aggiunga che, prima di essere offerte a Santa Sofia, le *case* dei salinai molto probabilmente dipendevano direttamente dal *palatium*: il principe e alcuni monasteri sono allora i soli proprietari di saline documentati. Chiaramente l'estrazione del sale si fa in un ambito di tipo curtense. Comunque, più che il commercio marittimo, la pesca e il sale sembrano essere responsabili della sopravvivenza, durante tutto l'alto medioevo, di insediamenti umani nelle zone lagunari, in particolare delle città di Salpi e Siponto nonché della nascita della città di Lesina e dell'*oppidum* di Varano, mentre l'interno della pianura dauna si era trasformato in un deserto dal VI-VII alla fine dell'XI secolo.

In seguito le cose cambiano. Certo le chiese restano proprietarie di saline: fra loro figurano gli arcivescovadi di Siponto e di Taranto nonché il vescovo di Canne (vicina a Salpi), i monasteri garganici di Monte Sacro, Calena, Pulsano, San Giovanni in Lamis, San Giovanni *in Plano*, Tremiti, la canonica di San Leonardo di Siponto, ovvero Sant'Angelo di Orsara e, in altre zone, Santo Stefano di Monopoli, Santa Maria di Brindisi, San Michele di Montescaglioso; addirittura San Clemente a Casauria riceve una salina presso Lesina (zona tuttavia più favorevole alla pesca che non all'estrazione del sale). Nello stesso tempo appaiono nuove saline sul litorale, e anche a Taranto, dove la «salina grande» è un lago salato simile alle sebkha nordafricane. A fianco delle chiese, alcuni signori sfruttano le saline, come Riccardo Senescalco alla fine dell'XI secolo, o la contessa di Conversano a Brindisi all'inizio del XII secolo, o ancora il signore di Salpi e il conte di Lesina. Inoltre compaiono dei privati: a Salpi, alla metà del XII secolo, si distingue un tale *Morelianus filius Germani* che tra il 1152 e il 1157 compra cinque saline o porzioni di saline per il prezzo di 61 «solidi di Romano», cioè 1830 denari di Pavia<sup>26</sup>; nel 1158<sup>27</sup>, ottiene dall'emiro Ste-

---

<sup>24</sup> *Chronicon Sanctae Sophiae* cit., I, 5.

<sup>25</sup> *Ibidem*, I, 11.

<sup>26</sup> *Le pergamene di Barletta* cit., docc. 64, 66, 67, 75. *Pergamene di Barletta del R. Archivio di Napoli (1075-1309)*, a cura di R. FILANGIERI DI CANDIDA, Bari 1927 (Codice diplomatico barese, 10), n. 17. Alcuni documenti sono forse stati falsificati: cfr. *Le pergamene di Barletta* cit., pp. XIV-XV; *Pergamene di Barletta* cit., p. 28.

<sup>27</sup> *Le pergamene di Barletta* cit., doc. 84.

fano, fratello di Maione di Bari, il diritto di edificare un forno e acquista, inoltre, altri beni.

Le saline richiedono investimenti importanti: nel 1173<sup>28</sup>, una salina di Siponto è scambiata contro oggetti liturgici valutati 8 onces di tari di Sicilia (circa 150 grammi di oro puro): si può dunque supporre che il reddito fosse piuttosto alto. Alcune saline vengono date in affitto: a Bari nel 1061<sup>29</sup> una salina viene ceduta per tre anni per un canone annuo di 20 *salme* di sale «bonum mundum» e un *modius* di sale «album bonum» (chiaramente di qualità superiore). Nel 1200 a Siponto<sup>30</sup> il canone è di 1,5 *centenarium* (forse 55-60 chilogrammi) di sale e due *ligature* di seppie, ma i concessionari hanno mutuato 3 onces di tari all'abbazia di Tremiti. Nel 1131<sup>31</sup> Santa Maria di Brindisi concede uno spazio per creare saline; la chiesa riscuoterà un quarto del sale prodotto. Da questi dati appare chiaramente che il sale (prodotto che si conserva bene e che non si produce ovunque, e la cui utilità per gli uomini e il bestiame è universale), nel XII secolo è diventato uno strumento che si integra bene in un'economia dai tratti evoluti. Inoltre l'eccellenza dei siti di Siponto e di Salpi-Canne (lago di Salpi) fa della parte meridionale del litorale della Capitanata (e anche di altri settori del litorale pugliese) una zona essenziale per la produzione del sale sia nel Mezzogiorno sia per il resto d'Italia; da qui, il monopolio federiciano sulla sua vendita.

I documenti forniscono alcuni dati<sup>32</sup> sulle condizioni tecniche della raccolta del sale. La parola adoperata per designare un insieme di saline è *salina* e, a Salpi, *petacio*. A Canne e a Bari, è divisa in *tribones* o *tribuni*, ossia le unità di produzione. A Siponto, la parola *cocitrices* sembra designare i bacini per l'evaporazione, *vallones* i canali che li alimentano; si può accedere alle saline «cum animalibus» o «cum carro»; chiaramente un diritto di passaggio è consentito per accedere ad altre unità produttive: nel 1127, San Leonardo compra un tale diritto. A Siponto, le saline sembrano costituire una fila continua lungo il pantano (parte del golfo oggi colmato), talvolta isolate da un canale. Ma non sappiamo se suscitano la creazione di in-

---

<sup>28</sup> *Regesto di S. Leonardo di Siponto*, a cura di F. CAMOBRECO, Roma 1913 (*Regesta chartarum Italiae*, 10), doc. 80.

<sup>29</sup> *Le pergamene di S. Nicola di Bari*, cit., *Periodo greco* cit., doc. 41.

<sup>30</sup> *Codice diplomatico del monastero benedettino di S. Maria di Tremiti (1005-1237)*, a cura di A. PETRUCCI, I, Roma 1960 (Fonti per la storia d'Italia, 98), doc. 125.

<sup>31</sup> DE LEO, *Codice diplomatico brindisino* cit., I, doc. 13.

<sup>32</sup> MARTIN, *La Pouille* cit., *passim*; ID., *La città di Siponto nei secoli XI-XIII*, in *San Leonardo di Siponto. Cella monastica, canonica, domus Theutonicorum*, Atti del convegno (Manfredonia, 18-19 marzo 2005), a cura di H. HOUBEN, Galatina 2006, pp. 15-32: 25-27.

sediamenti umani specifici: è più probabile che i salinai siano sistemati in città.

Tutto sommato, i litorali nord e sud del Gargano costituiscono una zona insostituibile di attività legate al mare. Quando, soprattutto nel tardo medioevo, la pianura produrrà sia grano sia prodotti derivati dall'allevamento, l'intera provincia, ubicata non lontano dall'Italia centrale, svolgerà un ruolo commerciale di rilievo.

### 3. *Prodotti agricoli*

Le altre produzioni specializzate destinate al commercio sono agricole. Il caso più famoso (e anche più antico) è quello del ducato di Amalfi. Probabilmente sin dall'VIII secolo, comunque sin dal IX, la piccola città marinara, capoluogo di un ducato che si stacca da quello napoletano nel IX secolo, commercia con il Nord Africa, prima di prendere contatti con l'Egitto fatimite e con Bisanzio. Il commercio amalfitano può comprendere prodotti fabbricati – lino e articoli della metallurgia napoletana – ma si basa innanzitutto sulle produzioni agricole del ducato e delle regioni limitrofe (castagne, legumi ecc.) nonché, nel IX secolo, sul commercio degli schiavi: nel patto di Sicardo (836), gli amalfitani non sono ancora identificati in quanto tali, ma sono certo fra quelli che vendono Longobardi oltremare<sup>33</sup>. In un piccolo territorio montagnoso nel quale una buona parte dei trasporti interni si fa sul mare (spesso i contratti amalfitani specificano che il canone deve essere depositato su un punto del litorale), il trasporto marittimo dei prodotti dell'agricoltura locale sembra normale. Grazie in particolare ai contratti di *pastinatio*<sup>34</sup>, si sviluppa la coltura promiscua, quella del castagno (innestato sin dall'inizio del XI secolo per fornire castagne commestibili, oltre al legno) e quella dei legumi; meno importante per noi è l'introduzione degli agrumi nel XIII secolo<sup>35</sup>. «Attraverso questa forma contrattuale e per queste vie ha luogo una grande trasformazione del paesaggio agrario amalfitano»<sup>36</sup>. Si è osservato come le campagne amalfitane, a dispetto del rilievo, fossero provviste di impianti numerosi, spesso in mura-

---

<sup>33</sup> M. DEL TREPPO, A. LEONE, *Amalfi medioevale*, Napoli 1977, p. 20. J.-M. MARTIN, *Guerre, accords et frontières en Italie méridionale pendant le haut Moyen Âge* (Pacta de Liburia, Divisio principatus Beneventani et autres actes), Roma 2005 (Sources et documents d'histoire du Moyen Âge publiés par l'École Française de Rome, 7), pp. 147-148 e 185-200.

<sup>34</sup> DEL TREPPO, LEONE, *Amalfi medioevale* cit., pp. 24 sgg.

<sup>35</sup> *Ibidem*, pp. 33-38.

<sup>36</sup> *Ibidem*, p. 31.

tura, quali muri, magazzini, frantoi ecc.<sup>37</sup>, che contraddistinguono il ducato rispetto ai territori vicini. Si è pure descritto il paesaggio agrario dell'isola amalfitana di Capri, la cui parte occidentale (Anacapri) viene utilizzata per la produzione dei legumi, mentre si cacciano, con reti fisse, le quaglie al momento della migrazione<sup>38</sup>. Si aggiunga che probabilmente le regioni vicine contribuiscono ad alimentare il commercio amalfitano (castagni e cereali delle zone napoletana e salernitana). Infine è probabile che a tale commercio concorrano pure prodotti dell'industria napoletana: tele di lino napoletane arrivano ad Alessandria nell'XI secolo<sup>39</sup>.

Che tale commercio abbia come meta principale (se non unica) l'Occidente musulmano – Nord Africa e Sicilia – è riprovato dal fatto che, nel X secolo, tutta la costiera occidentale dell'Italia meridionale è invasa dalle monete musulmane, e in particolare dal tari siciliano (piccolo pezzo d'oro di appena 1 grammo, valutato un quarto di *dīnār*<sup>40</sup>): esso compare nel 907 a Amalfi e a Nocera, nel 909 o 911 a Gaeta, nel 912 a Salerno, nel 935 a Napoli (più fedele alla moneta bizantina, forse per ragioni ideologiche)<sup>41</sup>; domina pure nella Calabria bizantina alla metà dell'XI secolo (non abbiamo dati anteriori). Tale invasione monetaria ha un doppio significato. In primo luogo, la moneta musulmana non può arrivare nelle regioni cristiane (addirittura bizantine) dell'Italia meridionale, se non tramite il commercio; in secondo luogo, la sua presenza significa che il commercio campano (e calabrese) era eccedente, che l'Italia meridionale dunque importava denaro. Forse importava pure prodotti di lusso da ridistribuire nell'Occidente cristiano: intorno al 980, Gaeta adotta la moneta d'argento e il denaro franco; la città è sita vicino a Roma. Secondo le *Honorantie civitatis Papie*, salernitani, gaetani e amalfitani venivano a Pavia «cum magno negotio»<sup>42</sup>. Una

---

<sup>37</sup> J.-M. MARTIN, *Les caractères originaux de l'agriculture amalfitaine (X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles)*, in *Documenti e realtà nel Mezzogiorno italiano in età medievale e moderna*, Atti delle Giornate di studio in memoria di Jole Mazzoleni (Amalfi, 10-12 dicembre 1993), Amalfi 1995, pp. 305-324.

<sup>38</sup> ID., *Capri, isola del ducato di Amalfi (X-XIII secolo)*, in *Medioevo Mezzogiorno Mediterraneo. Scritti in onore di Mario Del Treppo*, a cura di G. ROSSETTI, G. VITOLO, II, Napoli 2000 (Europa mediterranea, Quaderni, 13), pp. 25-42.

<sup>39</sup> A. FENIELLO, *Napoli. Società ed economia (902-1137)*, Roma 2011 (Nuovi studi storici, 89), pp. 174 e 176.

<sup>40</sup> Su questa moneta, vedi per ultimo M.A. DE LUCA, *Un contributo al dibattito sull'introduzione del quarto di dīnār e sulla sua possibile derivazione da modelli bizantini*, in *La Sicile de Byzance à l'Islam*, éd. par A. NEF, V. PRIGENT, Paris 2010, pp. 113-130.

<sup>41</sup> J.-M. MARTIN, *Economia naturale ed economia monetaria nell'Italia meridionale longobarda e bizantina*, in *Storia d'Italia, Annali*, VI, *Economia naturale, economia monetaria*, a cura di R. ROMANO, U. TUCCI, Torino 1983, pp. 179-219: 199-202.

<sup>42</sup> *Die Honorantie civitatis Papie. Transkription, Edition, Kommentar*, hrsg. von C. BRÜHL, C. VIOLANTE, Köln-Wien 1983, pp. 18-19.

improvvisa penuria di tari (cioè di oro musulmano) sopravvenne alla metà dell'XI secolo, probabilmente perché gli sconvolgimenti politici dell'Islam nordafricano (fine della dinastia kalbite in Sicilia, invasione hilaliana, creazione dell'impero almoravide) impedirono l'arrivo dell'oro del Sudan; la necessità spinse Amalfi e Salerno a coniare imitazioni di tari.

Verso la metà del XII secolo, fu la Puglia centro-meridionale a diventare una zona di produzione specializzata: si tratta dell'olivicoltura, che ancora oggi costituisce la principale ricchezza agricola della regione; era tanto più importante se si pensa d'altronde che nelle altre regioni meridionali l'olivicoltura sembra fosse pochissimo praticata. Ho già tentato di descrivere tale crescita dell'olivicoltura pugliese<sup>43</sup>, che però non portò alla creazione di nuovi insediamenti. Certo l'oliveto pugliese già esisteva prima del XII secolo: nella Puglia calcarea, l'oleastro cresce spontaneamente e basta solo innestarlo; tuttavia occupava piccoli spazi. Nel secolo XII invece si sviluppa in particolare nei campi di cereali: la «terra cum arboribus olivarum» permette all'ulivo di moltiplicarsi sui gradini inferiori delle Murge, da Molletta a Ostuni, cioè abbastanza vicino al mare.

La Puglia era una regione che presentava piccole e medie proprietà: la maggior parte degli ulivi appartiene a piccoli proprietari e l'estensione dell'olivicoltura non sembra aver sconvolto il paesaggio umano, se non per il molto probabile moltiplicarsi dei trappeti, spesso sistemati in grotte poste in campagna. L'olio acquista un ruolo speculativo, soprattutto nella seconda metà del XII secolo<sup>44</sup>: si fanno prestiti e rimborsi in olio, e la festa di sant'Andrea (30 novembre, nel periodo della raccolta dell'olio) diventa un termine consuetudinario per i prestiti. Al commercio, ma anche alla produzione dell'olio, partecipano uomini d'affari locali: nel suo testamento vergato nel 1200<sup>45</sup>, il *naulerius* barese *Oto filius domini Melis Iohannis de Regina* rievoca un credito di 100 «staria olei» e altri meno importanti; possiede anche una *plantata olivarum* e altri ulivi. Ma intervengono pure dei ravellesi, attratti in Puglia, per quanto sembra, precisamente dall'olio, merce non prodotta nel ducato amalfitano. Un documento che ho pubblicato da poco mi sembra, a tal proposito, emblematico<sup>46</sup>: nel 1160, *Iohannes Pirontus filius domini Ursonis Pironti*, un ravellese che risiedeva a Bari e ora

---

<sup>43</sup> MARTIN, *La Pouille* cit., pp. 340-347 e 362-366.

<sup>44</sup> *Ibidem*, p. 480-481.

<sup>45</sup> *Le pergamene di S. Nicola di Bari* cit., *Periodo svevo (1195-1266)*, a cura di F. NITTI, Bari 1906 (Codice diplomatico barese, 6), doc. 10.

<sup>46</sup> Vedi J.-M. MARTIN, *Amalfi e le città marinare del Mezzogiorno d'Italia*, in «Rassegna del Centro di Cultura e Storia Amalfitana», 39-40 (2010), pp. 29-49.



lascia la città, dona in parte – e vende in parte – per il prezzo, dunque sottovalutato, di 100 once (1.800 grammi) d'oro, a *Eustochia*, badessa del monastero di Santa Scolastica di Bari, sorella dell'emiro degli emiri Maione di Bari (che sarà ucciso poco dopo a Palermo), dieci crediti che ha su una vedova barese chiaramente molto ricca e sul di lei fratello. I prestiti concessi (più di 30 once di tari e 3.132 ducati d'argento) hanno come compenso pegni tutti consistenti in ulivi, oliveti e trappeti (oltre a due case e una schiava). Infatti l'attività dei ravellesi in Puglia nel XII secolo è doppia: prestano denaro, e prendono in pegno ulivi; nel secolo successivo si rivolgeranno verso gli appalti pubblici.

Le altre produzioni agricole specializzate sono documentate o nella tarda antichità (e si fermano intorno al VII o inizio dell'VIII secolo) – come il legname calabrese, usato in particolare per le travi delle basiliche romane, o il vino anche portato a Roma – o nel tardo medioevo. Tuttavia la Calabria medievale è ancora caratterizzata da due produzioni specifiche. La prima è quella mineraria<sup>47</sup>. Nella tarda antichità e nell'alto medioevo la Calabria produce un poco d'oro, d'argento, di rame e di ferro, in particolare nella Sila e nelle Serre. Il ferro è più precisamente documentato all'inizio del XIII secolo: nel 1208 viene concessa all'abate della Sambucina la libera estrazione del ferro («*minas ferri [...] cavare*») senza il versamento di alcuna tassa<sup>48</sup>. In età angioina<sup>49</sup>, nel 1273-1274, il re fa aprire le miniere di piombo argentifero di Longobucco e di Bivongi (i due metalli interessano la *curia*) e un tale Giovanni di Longobucco è incaricato di indagini in proposito; un frate dell'ordine degli Ospitalieri è invitato a esplorare con lui tutte le possibilità di estrazione nel regno. Nel 1276 vengono precisate le attribuzioni degli agenti che si occuperanno dell'estrazione del piombo, dell'argento e del ferro in Calabria; si tratta di Simone di Ligni (probabilmente un francese) e dell'ospitaliere già citato. Chiaramente la produzione è in maggior parte riservata alla *curia*: l'argento sarebbe utilizzato per coniare carlini (che allora sostituiscono la moneta d'oro) e, nel 1279, il piombo di Longobucco è destinato al “castello” di Lucera; quanto al ferro, supponiamo che possa essere utilizzato nella manifattura di armi del Castel Capuano di Napoli.

---

<sup>47</sup> G. NOYÉ, *Economia e società nella Calabria bizantina (IV-XI secolo)*, in *Storia della Calabria medievale. I quadri generali*, a cura di A. PLACANICA, Roma 2001, pp. 579-655: 590-591.

<sup>48</sup> *Carte latine di abbazie calabresi provenienti dall'archivio Aldobrandini*, a cura di A. PRAETESI, Città del Vaticano 1958 (Studi e testi, 197), doc. 89.

<sup>49</sup> Vedi MARTIN, *Fiscalité et économie étatique* cit., pp. 637-638.

Inoltre Carlo I s'interessa alle attività estrattive anche in altre regioni: nel 1274 recupera le miniere d'argento della Sicilia; nel 1270-1272 nomina un procuratore incaricato dello zolfo e dell'allume di Ischia. Infine affida a dei marsigliesi la pesca del corallo a Capri e Napoli, con diritto regio sulla decima. Queste ultime attività si svolgono nella zona campana, ben popolata. Mentre, purtroppo, sugli insediamenti minerari della Calabria, non si sa nulla, se non che sono sicuramente esistiti.

L'altra produzione specifica della Calabria è quella della seta, già ben documentata alla metà dell'XI secolo dal *brebion* della metropoli di Reggio<sup>50</sup> e molto probabilmente introdotta dai Bizantini. Si è tentato – invano – negli anni 1030 di introdurre il gelso (e dunque la produzione di seta) in Campania<sup>51</sup>. Ma non sembra che la produzione calabrese si compia in un quadro insediativo specifico.

Quanto ai prodotti fabbricati, non sembrano essere oggetto di una produzione concentrata nello spazio né abbastanza importante per consentirne l'integrazione in circuiti commerciali ampi. L'unica industria di rilievo è quella che chiameremmo oggi agroalimentare: trebbiatura, conservazione in fosse e macinazione del grano, essiccazione delle castagne, preparazione del vino e dell'olio. Gli impianti pesanti si limitano ai trappeti, già accennati; ai mulini, che si moltiplicano lungo i corsi d'acqua<sup>52</sup>; alle fosse granarie, numerose in Capitanata<sup>53</sup>, che troviamo sia dentro, sia fuori degli abitati, ma non modificano l'insediamento.

Appartengono ancora allo stesso settore i contenitori di ceramica necessari al trasporto del vino e dell'olio. Paul Arthur ha trovato a Otranto tre fornaci che fra l'altro producevano anfore simili ad altre prodotte in altre regioni del Mezzogiorno<sup>54</sup> nei secoli VIII-X. A *Scolacium*, in Calabria, questi secoli sono, a tal riguardo, più poveri e la produzione ceramica cre-

---

<sup>50</sup> *Le brébion de la métropole byzantine de Règion (vers 1050)*, a cura di A. GUILLOU, Città del Vaticano 1974 (Corpus des actes grecs d'Italie et de Sicile, 4).

<sup>51</sup> *Le più antiche carte dell'abbazia di San Modesto in Benevento (secoli VIII-XIII)*, a cura di F. BARTOLONI, Roma 1950 (*Regesta chartarum Italiae*, 33), doc. 6. *Codex diplomaticus Cavensis*, a cura di M. MORCALDI, M. SCHIANI, S. DE STEFANO, V, Napoli 1878, doc. 844.

<sup>52</sup> J.-M. MARTIN, *Le travail agricole: rythmes, corvées, outillage*, in *Terra e uomini nel Mezzogiorno normanno-svevo* cit., pp. 113-157: 132-133.

<sup>53</sup> P. FAVIA, «*Fovea pro frumento mittere*»: archeologia della conservazione dei cereali nella Capitanata medievale, in *Puer Apuliae. Mélanges offerts à Jean-Marie Martin*, éd. par E. CUOZZO, V. DÉROCHE, A. PETERS-CUSTOT, V. PRIGENT, I, Paris 2008, (Centre de Recherche d'Histoire et Civilisation de Byzance, Monographies, 30), pp. 239-275.

<sup>54</sup> P. ARTHUR, *Economic Expansion in Byzantine Apulia*, in *Histoire et culture dans l'Italie byzantine. Acquis et nouvelles recherches*, a cura di A. JACOB, J.-M. MARTIN, G. NOYÉ, Roma 2006 (Collection de l'École Française de Rome, 363), pp. 389-405: 397.

sce a partire dai secoli X-XI<sup>55</sup>. Nella Capitanata sono stati individuati laboratori di ceramica a Salpi (la produzione aumenta nel XII secolo), e a *Casale Novum* dove nel XIII secolo si produce protomaiolica<sup>56</sup>. Ma la diffusione di tali prodotti non sembra valicare i confini del regno, né suscitare insediamenti specifici.

Tutto sommato, tale analisi porta a sottolineare ancora una volta la quasi assenza di città – nel senso economico della parola. Nel Mezzogiorno, solo le due serie di città costiere e i loro dintorni, nella Campania e in Puglia, svolgono attività specifiche, ma commerciali più che produttive: la loro principale ricchezza proviene dalla produzione delle campagne. Solo alcune attività di tipo estrattivo – pesca, saline, miniere – fanno probabilmente nascere insediamenti specifici, in queste zone o altrove. Nel tardo medioevo, la maggiore integrazione del Mezzogiorno all'economia dell'Italia e dell'Europa occidentale suscita nuove specializzazioni, legate al grano e poi all'allevamento in Capitanata<sup>57</sup>, con la creazione delle *massarie*, poi degli impianti necessari alla transumanza. Ma conferma anche il carattere prevalentemente agricolo dell'economia meridionale.

---

<sup>55</sup> C. RAIMONDO, *Aspetti di economia e società nella Calabria bizantina. Le produzioni ceramiche del medio Ionio calabrese*, *ibidem*, pp. 407-443.

<sup>56</sup> G. NOYÉ, *La ceramica dipinta invetriata, la protomaiolica e i luoghi di produzione in Capitanata nei secoli XII e XIII: problemi di metodologia e prospettive di ricerca*, in J.-M. MARTIN, G. NOYÉ, *La Capitanata nella storia del Mezzogiorno medioevale*, Bari 1991 (Studi e ricerche della Società di Storia Patria per la Puglia, 9), pp. 97-135.

<sup>57</sup> Vedi J.-M. MARTIN, *Les débuts de la transhumance: économie et habitat en Capitanate*, «Bullettino dell'Istituto Storico Italiano per il Medio Evo», CIX/2 (2007), pp. 117-137.



## *Commercio del grano in Puglia nel secondo Quattrocento: le strutture*

AMEDEO FENIELLO

La debolezza della storiografia medievale dell'Italia meridionale, soprattutto sugli aspetti economici e commerciali, non è legata soltanto a un'oggettiva mancanza di fonti ma anche a un uso – insufficiente e modesto – di ciò che esiste, di ciò che è sopravvissuto. È come se, dopo brillanti studi compiuti nel corso del primo Novecento specialmente da stranieri (e dinanzi a tutti pongo l'ancora vivissimo *Le commerce et les marchands dans l'Italie méridionale au XIII<sup>e</sup> et au XIV<sup>e</sup> siècle* di George Yver<sup>1</sup>), nel secondo dopoguerra un certo disinteresse abbia coinvolto quasi l'intera platea degli studiosi, che, salvata la pace di pochi, direi pochissimi, hanno spesso preferito fare come le proverbiali tre scimmiette e non cogliere le voci che giungevano dalla documentazione, adoperando quel po' che era sopravvissuto non in maniera organica e integrale, ma sporadica, limitata e riduttiva<sup>2</sup>. Un danno che ha nuociuto moltissimo al livello generale degli studi, al punto che se si scorre la storiografia meridionale degli ultimi quarant'anni sui temi concernenti le strutture produttive come quelle relative agli assetti economico-commerciali i risultati sono tutt'altro che rosei<sup>3</sup>. Per

---

<sup>1</sup> Paris 1903 (Bibliothèque des Écoles Françaises d'Athènes et de Rome, 88).

<sup>2</sup> Un disinteresse verso i temi relativi all'economia e alle strutture del Mezzogiorno che non ha radici esclusivamente scientifiche, ma, per così dire, pregiudiziali. Scriveva, a questo proposito, nell'ormai lontano 1981, Mario Del Treppo: «Una quindicina d'anni fa – mi si perdoni il ricordo personale – avendo terminato una ricerca e proponendome una'altra che fosse alquanto diversa dalla prima, pensai di rivolgermi ad un maestro della Medievistica italiana [...] Mi propose un argomento di storia cittadina, la storia di Perugia o di Arezzo, aggiungendo una raccomandazione: se, come gli pareva di capire, io intendevo così intraprendere quella che era allora la carriera universitaria, *lasciassi pure perdere con la storia del Mezzogiorno, la quale non avrebbe incontrato il favore degli eventuali commissari, perché in quella storia non è dato di vedere più che il riflesso dei temi storiografici e dei problemi maturati altrove [il corsivo è mio, n.d.A.]*». Del Treppo prosegue: «come dargli torto, se anche da parte degli storici meridionali essa era trattata quale appendice alla storia d'Italia?». Il brano è in M. DEL TREPPO, *Medioevo e Mezzogiorno: appunti per un bilancio storiografico, proposte per un'interpretazione*, in *Forme di potere e struttura sociale in Italia nel Medioevo*, a cura di G. ROSSETTI, Bologna 1981, pp. 249-284: 280.

<sup>3</sup> Sono davvero pochi i nomi cui si può fare riferimento. Sicuramente Alfonso LEONE che, in un trentennio, tra gli anni Settanta e gli inizi del nuovo Millennio, ha pubblicato numerosi articoli che spaziano dal versante tirrenico, alla Puglia, alla Calabria e alla Basilicata (a partire da *Il*

questo motivo, in questo mio breve saggio cercherò di suggerire più che il racconto di un contesto, quello delle strutture del commercio del grano quattrocentesco in Puglia<sup>4</sup>, un metodo per raccontarlo nel più efficace dei

---

*commercio amalfitano nel secolo XV*, in M. DEL TREPPO, A. LEONE, *Amalfi medievale*, Napoli 1977, pp. 177-313, per seguire poi con il volume *Profili economici della Campania aragonese* (Napoli, 1983), in modo particolare la parte II, pp. 57-102. Nei volumi *Mezzogiorno e Mediterraneo. Credito e mercato internazionale nel secolo XV*, Napoli 1988; e *Ricerche sull'economia meridionale dei secoli XIII-XV*, Napoli 1994, rispettivamente con gli articoli *Il Mezzogiorno nel mercato internazionale* (pp. 53-54); *Il versante adriatico del Regno nell'ultimo quarto di secolo XV. Trani, 1484-1488* (pp. 69-82); *Caratteri dell'economia mercantile pugliese (1467-1488)* (pp. 83-106); *Il Regno di Napoli e l'età aragonese* (pp. 127-146); e con gli articoli *I mercanti forestieri in Calabria durante il Medioevo e la struttura economica della regione* (pp. 23-40); *Rapporti commerciali tra Napoli e Firenze alla fine del secolo XV* (pp. 53-64); *Sull'economia meridionale in età aragonese* (pp. 93-100). Più recentemente, vanno ricordati i suoi contributi nel volume *Il commercio a Napoli e nell'Italia meridionale nel XV secolo. Fonti e problemi*, a cura di A. LEONE, Napoli 2003, soprattutto il primo (*Il commercio estero nell'Italia meridionale dal Quattrocento al Cinquecento*, pp. 7-14), il terzo (*Alfonso il Magnanimo e l'economia dell'Italia meridionale*, pp. 89-98) e il quarto (*Le fonti documentarie per la storia economica e sociale del Regno di Napoli nell'età aragonese. 1443-1501*, pp. 99-108). Sulla Basilicata, va ricordato il suo contributo *L'economia della Basilicata nei secoli XIV e XV*, «Archivio storico del Sannio», V (2000), pp. 101-119. Poi Mario DEL TREPPO, specie con i due ponderosi saggi *Il re e il banchiere. Strumenti e processi di razionalizzazione dello stato aragonese di Napoli*, in *Spazio, società, potere nell'Italia dei Comuni*, a cura di G. ROSSETTI, Napoli 1986 (Europa mediterranea, Quaderni, 1), pp. 228-304; e *Stranieri nel regno di Napoli. Le élites finanziarie e la strutturazione dello spazio economico e politico*, in *Dentro la città. Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XII-XVI*, a cura di G. ROSSETTI, Pisa 1989, pp. 179-233. E i saggi di A. FENIELLO, *Marchandises et charges publiques: la fortune des d'Afflitto, hommes d'affaires napolitains du XV<sup>e</sup> siècle*, «Revue historique», CCCII/1 (2000), pp. 55-119; *Les campagnes napolitaines à la fin du Moyen âge. Mutations d'un paysage rural* (Collection de l'École Française de Rome, 348), Roma 2005, pp. 161-212 soprattutto; *La rete commerciale campana nel secondo Quattrocento*, «Archivio storico italiano», CLVI (2008), pp. 297-312; ed *Élites imprenditoriali napoletane e il regno di Ferrante d'Aragona: un matrimonio che non avvenne*, in *Le scritture della storia. Pagine offerte dalla Scuola Nazionale di Studi Medievali a Massimo Miglio*, a cura di F. DELLE DONNE, G. PESIRI, Roma 2012 (Quaderni della Scuola Nazionale di Studi Medievali, Fonti, studi e sussidi, 1), pp. 163-180. Recentemente, Sergio TOGNETTI e Heleni SAKELLARIOU, il primo con una serie di saggi tra cui *Uno scambio diseguale. Aspetti dei rapporti commerciali tra Firenze e Napoli nella seconda metà del Quattrocento*, «Archivio storico italiano», CLVIII (2000), pp. 461-490; e la seconda con un volume di portata straordinaria – *Southern Italy in the Late Middle Ages. Demographic, Institutional and Economic Change in the Kingdom of Naples, c. 1440-c. 1530*, Leiden-Boston 2012 (The Medieval Mediterranean. Peoples, Economies and Culture 400-1500, 94) – hanno innovato non poco nella conoscenza delle strutture profonde dell'economia del Sud tra Quattro e Cinquecento.

<sup>4</sup> Su questo tema, non esistono lavori specifici di carattere generale. Comunque, oltre ai classici storiografici di F. CARABELLESE, *Le relazioni commerciali fra Puglia e Repubblica di Venezia dal secolo XI al XV*, Trani 1897; di G. LUZZATTO, *Studi sulle relazioni commerciali tra Venezia e la Puglia*, «Nuovo archivio veneto», n. s., IV (1904), pp. 174-195; e di E. PONTIERI, *La Puglia nel quadro della monarchia degli Aragonesi di Napoli*, Atti del Congresso internazionale di studi

modi: adoperando cioè al meglio quei pochi documenti che esistono ma che consentono di andare a fondo nella comprensione di questo sistema commerciale a carattere regionale.

Per il secondo Quattrocento, un quadro complessivo della produzione lo si ricava essenzialmente da due fonti, una edita, l'altra inedita. Si dirà: davvero poco. Forse è vero. Ma dipende, è banale, dalla qualità delle fonti e dall'uso che se ne fa. La prima fonte, quella inedita, si intitola *Conto di grani mandati a noi a Medici*, relativo al biennio 1475-1476, ed è conservato presso l'Archivio di Stato di Firenze nel fondo *Carte Stroziane*<sup>5</sup>. La seconda, edita, si intitola *Copia quaterni Bernardi de Anghono magister actorum penes magistrum portulanum Apulie de tractis extractis a portibus civitatibus Manfredonie, Baroli, Trani, Vigliliarum, Melficte, Iuvinaczi, Bari, Mole, Sancti Viti de Polignano et de portu Polignani tam per extra Regnum quam infra, V indictionis*, quaderno relativo al biennio 1486-1487<sup>6</sup>.

Solo due fonti, si è detto, ma combacianti. Perfettamente integrabili, tanto da mettere in luce, passo dopo passo, elemento dopo elemento, l'intera filiera dal produttore ai canali di esportazione. Tasselli fondanti di un complesso *puzzle* di cui, certo, mancano tanti dettagli di sfondo, ma di cui è possibile descrivere le figure che risaltano in primo piano; e tracciare il suo profilo sostanziale.

Parto dalla seconda fonte citata, quella edita. Da un suo uso *à part entière* viene fuori la tabella 1, già di per sé eccezionale. Essa consente di rispondere – anche se solo parzialmente – alla domanda quanto grano esportava complessivamente la Puglia nel Quattrocento. Bisogna sottolineare

---

sull'età aragonese (Bari, 15-17 dicembre 1968), Bari 1969, pp. 19-52, si vedano soprattutto i contributi di R. LICINIO – tra cui *L'organizzazione del territorio tra XIII e XV secolo*, in *Civiltà e culture della Puglia*, III, *La Puglia tra Medioevo ed età Moderna*, Milano 1981, pp. 202-272; *Masserie medievali. Masserie, massari e carestie da Federico II alla Dogana delle pecore*, Bari 1998, con la bibliografia ragionata annessa; e *Uomini e terre nella Puglia medievale. Dagli Svevi agli Aragonesi*, con presentazione di G. Cherubini, Bari 2009; di C. MASSARO, in modo particolare il volume *Potere politico e comunità locali nella Puglia tardomedievale*, Lecce 2004; e di V. RIVERA MAGOS, *La «Chiave de tutta la Puglia». Presenze straniere, attività commerciali e interessi mediterranei a Manfredonia “agriporto” di Capitanata (secoli XIII-XVI)*, in *Storia di Manfredonia*, I, *Il Medioevo*, Manfredonia 2008, pp. 63-99. Per la prima età moderna, restano sempre fondamentali i lavori di M. AYMARD, tra cui l'ormai classico *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris 1966; e *Strutture delle aziende e studio della produzione e della produttività agricola in Italia meridionale nell'età moderna: prospettive di ricerca*, in *Problemi di storia delle campagne meridionali nell'età moderna e contemporanea*, a cura di A. MASSAFRA, Bari 1981, pp. 17-24.

<sup>5</sup> Archivio di Stato di Firenze (d'ora in poi ASFi), *Carte Stroziane*, serie V, reg. 29.

<sup>6</sup> *Fonti aragonesi* (d'ora in poi FA), VI, a cura di C. SALVATI, Napoli 1968, volume che contiene anche il cosiddetto *Conto della fabbrica e fosso di Manfredonia*, degli anni 1487-1491.

come l'anno considerato fosse un anno di carestia, come riportano altri documenti coevi, dovuta, verosimilmente, alla cosiddetta seconda rivolta dei baroni<sup>7</sup>. Varrebbe a dire che le quantità smerciate, equivalenti in totale a 10.914 *carra* di frumento e 1.914 di orzo, sono testimonianza di un mercato in regressione, sotto *stress*, che non esprime le sue massime potenzialità, trovandosi, appunto, in un momento critico. Eppure, nonostante la congiuntura, l'esportazione pugliese dimostra di essere capace di gestire anche i momenti di declino e di depressione ciclici; e di garantire, ciononostante, *surplus* da immettere nei circuiti internazionali, considerato che gran parte di essa appare essere rivolta verso il mercato estero: un dato che già basterebbe a far capire la consistenza del tessuto produttivo e la capacità delle sue connessioni interne e dei suoi bacini di sbocco esterni: tali da assicurare alle casse statali, attraverso le registrazioni doganali attestate dallo stesso documento, pure in un momento difficile, un introito di 7.858 once e mezzo, equivalenti a quasi 40.000 fiorini.

<sup>7</sup> SAKELLARIOU, *Southern Italy in the Late Middle Ages* cit., pp. 245 e 266. Vedi anche Archivio di Stato di Napoli (d'ora in poi ASNa), Sommaria, *Partium*, vol. 24, ff. 210 e 234v.

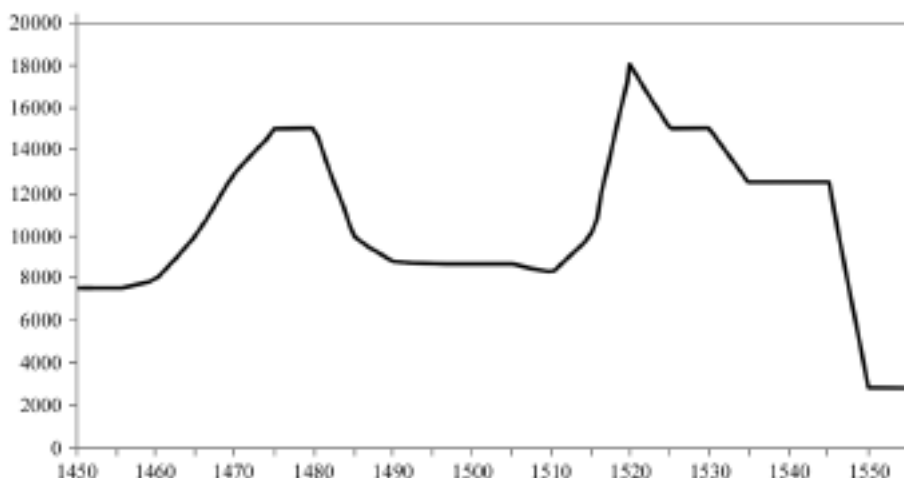
porti	entro Regno				infra Regno				totale					
	operazioni		frumento		operazioni		frumento		operazioni		frumento		orzo	
	carri	tonoli	carri	tonoli	carri	tonoli	carri	tonoli	carri	tonoli	carri	tonoli	carri	tonoli
Bari	187	2.969 1%	1.117	24	65	385 5	421	18	252	3.354 6%	1.529	6		
Marittima	128	3.088 34	1	-	64	1.803 6	179	28	184	4.892 4	171	28		
Trani	78	2.489 28	194	44%	1	-	-	6	24	2.489 28	201	32		
Bisceglie	8	186 -	-	-	8	6 38	-	-	16	132 18	-	-		
Molfetta	-	- -	-	-	21	31 29	-	35	21	51 29	-	35		
Polignano	2	28 -	-	-	6	66 28	-	35	8	86 28	-	35		
Molfetta	5	3 9	-	-	1	-	-	-	4	3 9	-	-		
Giovinazzo	1	5 7	-	-	-	-	-	-	1	5 7	-	-		
<b>totale</b>	<b>397</b>	<b>8.682 5%</b>	<b>1.313 32%</b>		<b>166</b>	<b>2.312 34</b>	<b>600</b>	<b>31</b>	<b>563</b>	<b>10.914 19%</b>	<b>1.914 28%</b>			

Tab. 1 - Dati generali su frumento e orzo caricati nei porti pugliesi (1 settembre 1486-31 agosto 1487).



Questo dato sull'esportazione è l'unico così chiaro per il Quattrocento. Abbiamo è vero altre notizie, ma frammentarie e per niente congruenti, le quali delineano più dei profili che non l'intero disegno di una dinamica commerciale. Avvaliamoci allora di quanto ci è pervenuto per il Cinquecento. Una comparazione utile sebbene non del tutto ortodossa, perché si modificano molti degli elementi strutturali, primo fra tutti l'impulso proveniente dalla domanda napoletana, che cresce in maniera proporzionale allo sviluppo vicereale della città e che corre a ritmi esponenziali. Paragone che comunque ha un senso, almeno per considerare delle oscillazioni cui attenerci, per capire i flussi generali.

Incrociando i dati della tabella con la curva del grafico (tab. 2) appare chiaramente come le esportazioni registrate nel 1486-1487 inaugurino un periodo lungo di declino produttivo, dopo una fase di crescita che, tenendo conto sempre dei dati frammentari in nostro possesso, era cominciata alla fine degli anni Cinquanta e aveva raggiunto il suo picco all'inizio degli anni Ottanta, con un'esportazione di 15.000 *carra* raggiunta nel 1483. Dunque un trentennio di sviluppo cui si sostituisce – ripeto, proprio a partire dal biennio da me considerato – uno di flessione, marcato dalle indicazioni del 1491-1492, 1515, 1516 che si attestano su cifre, di poco inferiori o di poco superiori, agli 8.500 *carra*. Dopo di che, si riparte con una nuova fase positiva: tra 1521 e 1522, quando, in soli sei mesi, si raggiungono in assoluto le cifre di esportazione maggiori, evidenti anche dalla punta della curva.



Tab. 2 - Quantità di frumento e orzo esportate dai porti pugliesi (1450-1550).

Situazione che comincia lentamente a declinare (con il dato di 15.000 *carra*, con una situazione che torna uguale al 1483), per diventare stazionaria per circa dieci anni (1540-1551), con una esportazione costante che si aggira intorno ai 12.484 *carra*. Dagli anni Cinquanta avviene il crollo, con cifre di appena poche migliaia di *carra* l'anno, determinato da vari fattori: l'incremento demografico; la pressione della domanda della capitale; la conversione delle terre arabili nel Tavoliere in pascoli; l'aumento delle tasse di esportazione<sup>8</sup>; e, *last but not least*, le modifiche nel mercato internazionale e la possibilità da parte delle grandi compagnie internazionali di andarsi ad approvvigionare altrove in materie prime e in derrate alimentari. Fattore che rende improvvisamente periferiche le sponde commerciali dell'Italia meridionale<sup>9</sup>.

La tabella scaturita dal *quaternus*, e le altre notizie che fanno da corollario, sostanzialmente ci dicono due cose. La prima, che il momento testimoniato dal registro rappresenta lo spartiacque tra due periodi medio-lunghi di crescita e di regresso. Il secondo, che la Puglia è, lungo il Quattrocento, uno dei grossi bacini produttivi cerealicoli euromediterranei. Il grano pugliese arrivava molto lontano nel Trecento, con un *trend* che prosegue lungo il Quattrocento. Basta leggere Pegolotti, oppure la *Pratica* di Giovanni Antonio da Uzzano o il *Libro de mercatantie* dello pseudo-Chiarini<sup>10</sup>. Venivano coperte gran parte d'Italia, sud della Francia, Fiandre, Inghilterra, Spagna, costa dalmata, penisola ellenica e Egeo, Costantinopoli, Nord Africa ed Egitto. Come era possibile? Attraverso quali strutture produttive e distributive?

Prendiamo in considerazione la produzione e i suoi *assets*. Nel nostro immaginario la Puglia è un tutt'uno, uniforme. Un bacino da cui si traevano sostanzialmente, e con omogeneità, prevalentemente grano, olio, vino. Non è che questa immagine sia del tutto sbagliata. Tuttavia, essa è priva di *nuances*. Perché, come non esiste un unico Mezzogiorno, così non esiste

---

<sup>8</sup> Cfr. A. LEPRE, *Le campagne pugliesi nell'età moderna*, in *La Puglia tra medioevo ed età moderna. Città e campagna*, a cura di C.D. FONSECA, D. BLASI, Milano 1981, pp. 273-331; R. MANTELLI, *Burocrazia e finanze pubbliche nel regno di Napoli a metà del Cinquecento*, Napoli 1981, p. 293; G. FENICIA, *Politica economica e realtà mercantile nel regno di Napoli nella prima metà del XVI secolo (1503-1556)*, Bari 1996, pp. 30 e 34.

<sup>9</sup> A tal proposito, risultano ancora validissime le considerazioni di G. GALASSO, *Momenti e problemi di storia napoletana nell'età di Carlo V*, in *Mezzogiorno medievale e moderno*, Torino 1965, pp. 137-197.

<sup>10</sup> Cfr. F. BALDUCCI PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura*, a cura di A. Evans, Cambridge (MA) 1936, *passim*; e R. ROMANO, *A propos du commerce du blé dans la Méditerranée des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, in *Éventail de l'histoire vivante. Hommage à Lucien Febvre*, II, Paris 1953, pp. 149-161: 150-151.

una sola Puglia produttiva, ma più Puglie, come le nostre fonti pongono meravigliosamente in luce. La regione la si può suddividere, grossomodo, in due fasce. La prima, a nord: la zona della Capitanata e della terra di Bari. È il mondo della grande masseria cerealicola-pastorale: luogo di sperimentazione socioeconomica, di assetti nuovi e antichi, di confronti e di stabilità tra l'orizzonte economico dell'allevamento e della pastorizia da un lato, e della coltivazione del grano. Un incrocio di mentalità, di psicologie, di culture della terra plurisecolari che si trovano ad affrontare le nuove domande del mercato: domande che generano ricchezza, progresso, sfruttamenti e distruzioni creative. Ma la masseria non è un magma: è, appunto, un crocevia, spesso contraddittorio, ma non scomposto. È un sistema, per essere più chiari, che comprende entrambi i significati, di «forma particolare dell'insediamento rurale» e di «specifico modello aziendale», come ha rilevato Raffaele Licinio<sup>11</sup>. Solo componendo insieme questi due termini, declinandoli e coniugandoli, scaturisce questa dimensione complessa, a più facce, che fu, appunto, la masseria.

La masseria, secondo Mario Del Treppo, sarebbe un'invenzione duecentesca. Legata solo da qualche eco remoto ai termini *massa* o *massa fundorum*, che avrebbero con quello di masseria non un vincolo di filiazione concreta, ma di continuità fondata sulla memoria e sulla tradizione. La masseria sarebbe infatti una delle grandi intuizioni politico-amministrative di Federico II. Scrive lo storico: «non v'è dubbio che la creazione di un sistema produttivo e di conduzione nuovo in agricoltura – quello delle masserie di stato cerealicole e/o di allevamento –, anzi l'introduzione *tout court* della masseria come modo di produzione, sia l'iniziativa più originale» dell'imperatore svevo<sup>12</sup>, che introduceva per la prima volta nel Mezzogiorno un'agricoltura di stato di tipo capitalistico, innervata sulla razionalizzazione del processo produttivo, sul lavoro salariato e sul mercato.

La crisi del Trecento colpì a fondo la Puglia in generale e in particolare proprio questa fascia settentrionale. Abbiamo tante testimonianze, legate, soprattutto, al forte fenomeno dell'abbandono dei centri abitati e allo spopolamento delle campagne, con un drastico calo negli assetti produttivi<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Cfr. LICINIO, *Masserie medievali* cit., p. 9.

<sup>12</sup> M. DEL TREPPO, *Prospettive mediterranee della politica economica di Federico II* in *Friedrich II. Tagung des Deutschen Historischen Instituts in Rom im Gedenkjahr 1994*, hrsg. von A. ESCH, N. KAMP, Tübingen 1996, pp. 316-338: 318.

<sup>13</sup> Rimando ancora a quanto scriveva C. KLAPISCH-ZUBER, *Villaggi abbandonati ed emigrazioni interne*, in *Storia d'Italia*, V, *I documenti*, Torino 1973, pp. 311-357. Si veda inoltre LICINIO, *Uomini e terre* cit.

La risposta dell'ambiente quale fu? Fu che tutta questa subregione riorganizzò il proprio sistema insediativo e produttivo, secondo le esigenze sia dello stato sia private, con il potenziamento della produzione e commercializzazione dei grani e della pastorizia transumante, la quale viene inserita nel contesto amministrativo e normativo della cosiddetta dogana della mena delle pecore<sup>14</sup>.

Si instaura un nuovo equilibrio tra cerealicoltura e pastorizia, che avviene, si badi bene, a discapito di ogni altra coltivazione, che poteva anche essere di maggior pregio economico e di miglior impatto ambientale. Si forma una rete insediativa, che ha il suo epicentro a Lucera, che alla metà del XV secolo raggiunge un numero di abitanti che si aggira intorno ai mille *fuochi*<sup>15</sup>. Un *habitat* che cambia anche dal punto di vista demografico, perché la cerealicoltura richiede sempre più braccia da lavoro, che ora arrivano dai Balcani: un'immigrazione che comporta la creazione di nuovi centri, come per esempio Casalnuovo, che avviene negli anni Sessanta del secolo<sup>16</sup>.

Si assiste insomma a un complesso processo redistributivo, demografico e insediativo, sul quale si innesta la creazione della masseria statale di Lucera: esperienza legata ad Alfonso il Magnanimo che richiama, solo idealmente, la precedente organizzazione sveva, di cui, secondo Del Treppo, il sovrano aragonese avrebbe ricopiato il modello<sup>17</sup>. Struttura che nasce con l'obiettivo di potenziare la cerealicoltura e di reinserirla, a pieno titolo, nel circuito del mercato internazionale, con un occhio rivolto in modo particolare ai possedimenti iberici, industrialmente più sviluppati e sempre alla ricerca di grano. Il sistema che il sovrano propone prevede la creazione *ex novo* di una rete di cinque aziende che non distavano l'una dall'altra più di 20 chilometri, ossia le masserie di Celone, di Vulgano, di Casanova, di Bardamento e di Fiorentino. Un insieme coordinato da un unico centro amministrativo e organizzativo – Lucera – e collegato, per l'*import/export*, al porto di Manfredonia<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> Cfr. M. DEL TREPPO, *Il regno aragonese*, in *Storia del Mezzogiorno*, IV/1, a cura di G. GALASSO, R. ROMEO, Napoli 1994, pp. 87-201: 154 sgg.

<sup>15</sup> F. VIOLANTE, *Il re, il contadino e il pastore. La grande masseria di Lucera e la Dogana delle pecore di Foggia tra XV e XVI secolo*, Bari 2009, p. 56.

<sup>16</sup> Per orientarsi in questi flussi demografici e per comprendere soprattutto la situazione del capoluogo, dove nel Cinquecento diventa predominante l'immigrazione dalle coste balcaniche, si veda A. LA CAVA, *La demografia di un comune pugliese nell'età moderna*, «Archivio storico per le province napoletane», LXIV (1939), pp. 25-65.

<sup>17</sup> Del TREPPO, *Prospettive cit.*, p. 335.

<sup>18</sup> Vedi A.F.C. RYDER, *The Kingdom of Naples under Alfonso the Magnanimous. The Making of a Modern State*, Oxford 1976, pp. 359-364.

Un'organizzazione aziendale il cui potenziale, però, a differenza di quanto affermato da Mario Del Treppo, che ne ha esaltato sia la capacità produttiva sia la razionale fisionomia retta da un consapevole dirigismo statale, va ridimensionato, soprattutto con il sottolineare come il suo apporto produttivo non fosse tale da sconvolgere il tessuto economico locale. Basta elaborare i numeri che riporta Violante nel suo lavoro, concernenti il triennio 1452-1454 (tab. 3)<sup>19</sup>.

1518 *carra* rappresentano la produzione suddivisa su tre anni, con un forte regresso del raccolto tra il 1452 e il 1453: si passa infatti da 579 *carra* a 382 (con un *trend* che prosegue anche nell'anno successivo), con una riduzione che va dal 43% del totale al 28,5%, segno, probabilmente, della carestia in corso. Pure le rese dell'orzo sono davvero limitate: in tutto, appena 230 *carra*, sebbene manchino i dati per il 1454. Emerge insomma un ruolo non proprio eccezionale delle masserie regie, che appare invece adeguato a quello di altre aziende di medesima capacità, con la grande differenza rappresentata dal contributo statale, che quando ci fu, fu fondamentale per garantire lo sviluppo; ma, quando mancò, come accade negli anni Cinquanta, provocò il naufragio, in quanto la pianificazione centralizzata si trasformò in un incubo, fatto di debiti, di passività, di scarsità di elasticità nel movimento di capitali, che si tradusse nella difficoltà della gestione produttiva, che rallentò fino a diventare quasi immobile<sup>20</sup>.

Le masserie regie, insomma, non rappresentano un modello per niente eccezionale ma si configurano come strutture che agiscono *inter pares*, con capacità produttive per molti versi analoghe a quelle di altre masserie operanti nel medesimo territorio. Basti pensare alle aziende agropastorali del-

<sup>19</sup> VIOLANTE, *Il re, il contadino e il pastore* cit., pp. 82 sgg.

<sup>20</sup> *Ibidem*, p. 101. Cfr. anche come esempio, ASNa, *Dipendenze della Sommaria*, serie I, 630/I, f. 9.

	1452		1453		1454		totale	
	grano	orzo	grano	orzo	grano	orzo	grano	orzo
seminati	62	12	50	18	62	-	174	30
raccolti	579	72	383	128	382	-	1.344	200
totale	641	84	433	146	444	-	1.518	230

Tab. 3 - Rese della coltivazione di grano ed orzo delle masserie regie (in *carra*, anni 1452-1454).

l'Ordine teutonico (San Leonardo di Siponto, Corneto-Torre Alemanna), la cui contabilità è stata portata recentemente alla luce, con entrate di bilancio che si approssimano, se non superano – come accade per la masseria di San Leonardo di Siponto nel 1442-1443 –, i 5.000 ducati (per la precisione, 5.563 ducati, con un utile di 875 ducati); e con una produzione cerealicola che si attesta in totale sui circa 400 *carra* l'anno, come si riscontra agli inizi degli anni Quaranta<sup>21</sup>.

Un reticolo, capillare e ramificato, quello dell'universo della masseria nel nord della Puglia. Solo tra Foggia e Manfredonia forse se ne contarono circa un'ottantina<sup>22</sup>; ma non doveva essere dissimile la condizione rurale di San Severo, Troia, Cerignola, Orta, San Giovanni Rotondo ecc., con un paesaggio costellato da aziende a prevalente produzione granaria. Una diffusa organizzazione orientata sul quadrilatero Lucera, Foggia, Cerignola, Manfredonia, che, nel secondo Quattrocento, tenta a tutti i costi di preservare il proprio *plafond* cerealicolo dalle distruzioni provocate dal passaggio delle greggi della Dogana. Con una conflittualità che raggiunge toni davvero aggressivi, da *far west*, con lo scontro spesso violento tra coltivatori e allevatori della «mena delle pecore», tanto da spingere re Ferrante a intervenire in più di una occasione<sup>23</sup>.

Ora, cambiamo versante. Spostiamo, cioè, la nostra visuale verso il sud della regione. Verso il Salento, conosciuto nel medioevo come Terra d'Otranto. Qui, il fenomeno dell'accentramento dei piccoli centri rurali in unità più grosse e omogenee è forse la conseguenza più eclatante della crisi trecentesca<sup>24</sup>. Situazione cui corrisponde una forte desertificazione del ter-

---

<sup>21</sup> *La contabilità delle Case dell'Ordine Teutonico in Puglia e in Sicilia nel Quattrocento*, a cura di K. TOOMASPOEG, con presentazione di H. HOUBEN, Galatina 2005, pp. IX-CXLII. Si vedano poi H. HOUBEN, *L'Ordine religioso-militare dei Teutonici a Cerignola, Corneto e Torre Alemanna*, «Kronos. Periodico del Dipartimento Beni Arte Storia dell'Università di Lecce», II (2001), pp. 17-44; e R. LICINIO, *Teutonici e masserie nella Capitanata dei secoli XIII-XV*, in *L'Ordine Teutonico nel Mediterraneo*, Atti del convegno (Torre Alemanna-Mesagne-Lecce, 16-18 ottobre 2003), Galatina 2004, pp. 175-195; e ID., *Aspetti della gestione economica di San Leonardo di Siponto all'epoca dei Teutonici*, in *San Leonardo di Siponto. Cella monastica, canonica, domus Theutonicorum*, Atti del convegno (Manfredonia, 18-19 marzo 2005), a cura di H. HOUBEN, Galatina 2006, pp. 153-165.

<sup>22</sup> Solo nella zona di Foggia se ne contavano una quarantina: cfr. ASNa, Sommaria, *Partium*, 16, ff. 82, 33 e 261v.

<sup>23</sup> È suggestiva l'immagine espressa dalla supplica rivolta dalla *universitas* di Foggia a re Ferrante sul finire del 1478 che questa città non ha «altra industria che de fare campi de grani»: V. SPOLA, *Documenti del sec. XV relativi alla Dogana di Foggia. Il registro del doganiere Nicola Caracciolo (1478-1479)*, «Archivio storico pugliese», VI (1953), p. 152.

<sup>24</sup> Basti considerare, per esempio, il caso della diocesi di Nardò, sulla quale cfr. C.D. POSO, *Puglia medievale. Politica, istituzioni, territorio tra XI e XV secolo*, Galatina 2000, pp. 55-81.

ritorio, dove sembrerebbe che quasi settanta villaggi spariscano nel passaggio dal Trecento al Quattrocento. Con un tessuto umano e insediativo che colpisce per la sua diversità. Nella comparazione con la regione barese la differenza salta subito agli occhi. La Terra di Bari raccoglieva, nel Quattrocento, il 61% della popolazione in dodici centri, mentre la Terra d'Otranto presenta solo quattro centri che potremmo qualificare come città: Lecce, con 1.323 fuochi; Nardò, con 540 fuochi; e, poi, Taranto e Brindisi<sup>25</sup>.

Una crisi che mette alle corde, simultaneamente, le vicende del popolamento e la tenuta delle strutture agricole. È evidente infatti come lo spopolamento di alcune aree sia proporzionale all'arretramento di alcune colture specializzate<sup>26</sup>. Come se alla scomparsa degli uomini, dei loro villaggi e delle loro tradizioni corrispondesse la fine di lunghi processi di colonizzazione rurale, con la scomparsa di consuetudini e di antiche prassi agricole. Si trasforma la fisionomia dei campi, recedono le vigne, antichi casali si aggregano formando vasti complessi masseriali, con la formazione di centri rurali sotto il controllo della grande feudalità o degli ordini religiosi.

Questo il quadro generale, che, però, anche in questo caso, presenta caratteri molteplici. Per esempio, la notevole presenza di piccoli centri, che caratterizzano l'*habitat* nella parte meridionale della Terra d'Otranto; così come la presenza della piccola proprietà picchietta il manto pervasivo della grande proprietà feudale-ecclesiastica. Né, credo, vada troppo accentuata l'idea di una forte spinta verso la monocultura cerealicola, come avviene nel Nord della Puglia, perché la diversità colturale e produttiva qui, nel sud, si presenta assai più marcata, senza quella nettezza esclusiva e generalizzante centrata tutta sul grano.

Due infatti sono i tratti originali dell'orizzonte produttivo di questo versante della Puglia. Punto primo: le aziende agricole qui presenti, come per esempio quelle sottoposte agli Orsini-del Balzo, si sorreggono su uno specifico punto di forza, che fu la varietà produttiva e non la monocultura. Fattore che favorì da un lato l'autosussistenza, tanto da non dipendere, come invece accadde per le masserie alfonsine di Lucera, dagli apporti provenienti dal mercato esterno in termini di prodotti necessari – come per esempio l'olio, che veniva acquistato sulle piazze di Andria e Melfi. Dall'altro di garantire solidi e variegati *surplus* da immettere sul mercato, dal frumento al vino, dalle fave al lino, dalle cipolle al sale e ai prodotti suini,

---

<sup>25</sup> M.A. VISCEGLIA, *Territorio, feudo e potere locale. Terra d'Otranto tra Medioevo e età Moderna*, con prefazione di M. AYMARD, Napoli 1988, p. 51.

<sup>26</sup> *Ibidem*, p. 45.

fino ai semilavorati in ferro o in legno, con una varietà che è alla base di questo particolare sistema produttivo che si regge sull'integrazione tra il grande possedimento sottoposto al lavoro salariale e la piccola proprietà composta da un numero massiccio di fittavoli<sup>27</sup>.

Punto secondo: nello scacchiere rurale della Terra d'Otranto emergono altre sacche produttive, non collegate al sistema delle masserie. È l'universo delle microaziende, secondo la definizione di Maria Antonietta Visceglia, che si è occupata del fenomeno per il Cinquecento<sup>28</sup>. Ma è nel secondo Quattrocento che questo sistema parallelo si insinua e si integra con la grande azienda signorile ed esprime il proprio potenziale, divenendo l'interlocutore cui si rivolgono alcune grandi ditte commerciali, come i Medici e i Coppola, per approvvigionarsi in grano e orzo. Questa complementarità assume contorni vividi proprio se si scorre il *Conto di grani mandati a noi a Medici*, del 1475, che fornisce dati essenziali su questo *network* di produttori/venditori locali, provenienti da diversi centri dell'entroterra, che gravitano, in un modo o nell'altro, sui centri di smistamento di Taranto e sugli altri *caricature* ionici. Da Laterza, Bitonto, Spinazzola, Castellaneta fino a Matera e dai numerosi centri del Metapontino si muove un numero elevato di operatori che smerciano grosse quantità di grano<sup>29</sup>. Mi rendo conto che si tratta di periodi diversi e di notizie sporadiche, ma solo per dare un'idea: tra 1452 e 1453 le aziende di re Alfonso raccolgono 1.344 *carra* di grano, ma di essi ne vendono pochissimi; 166 ne vendono i Teutonici, tra 1442 e 1443; 34,5 sono i *carra* immessi sul mercato nel 1458 dagli Orsini-del Balzo. I Medici, solo tra Laterza, Bitonto Spinazzola, Castellaneta e Matera, acquisiscono invece nel 1475, da piccoli imprenditori, ben 436 *carra*: una cifra che descrive una realtà scarsamente conosciuta, dove la somma di tutti gli esponenti esprime un potenziale produttivo che può senza dubbio rivaleggiare con le grandi masserie signorili. Una realtà in definitiva dove esiste un altro protagonista, rappresentato dalla piccola-media azienda, che presenta una importante differenza di fondo: che essa fu davvero proiettata sul mercato, non in maniera incidentale e surrettizia, come spesso accadde alle grandi aziende signorili, che furono spesso sfruttate dal mercato e non lo sfruttarono, non intuendone del tutto le potenzialità. Qui siamo invece davanti ad altre componenti – guidate da piccoli pro-

---

<sup>27</sup> Basta vedere quanto accade nel dominio dei del Balzo, per esempio nella zona di Oria, negli anni Cinquanta del secolo: ASNa, Sommaria, *Diversi*, II, 249, ff. 1-24. Ringrazio la dottoressa Anna Airò per avermi segnalato questa documentazione.

<sup>28</sup> VISCEGLIA, *Territorio* cit., p. 133.

<sup>29</sup> ASFi, *Carte Stroziane*, serie V, reg. 29, ff. 5v-7, 11-13v, 16 e 17v.



duttori, intermediari, incettatori –, rette da un'impostazione commerciale, ma anche ideologica e mentale, che cerca di fare del grano lo strumento privilegiato di crescita economica e di sviluppo sociale<sup>30</sup>.

Un sistema produttivo, quello pugliese, dai caratteri articolati e dalle notevoli sfaccettature che, però, avrebbe avuto poca ragion d'essere se non ci fosse stato qualcuno capace di smerciare questo grano. Non so come si svolgessero le cose nel primo Quattrocento. I documenti sono rarissimi e spiegano davvero poco. Ma dagli anni Settanta, la fisionomia è chiara. Ci pensano non tanto i veneziani, come d'abitudine si è creduto, ma soprattutto i fiorentini. E tra questi, il gruppo di punta è composto dai Medici.

Il nesso fra i Medici e il grano pugliese vive due fasi distinte. La prima, che inizia negli anni Settanta, si fonda su un apparato meno vincolante, basato sull'apporto basilare di due *partners* di grande caratura – il banco Strozzi e il gruppo mercantile dei Coppola –, e ha come caposaldo il golfo di Taranto, con la serie di agriporti, i cosiddetti *caricaturi*, posti a occidente della città. La seconda, invece, degli anni Ottanta, risente fortemente della capacità organizzativa e di coordinamento imposta dal direttore della filiale napoletana, Francesco Nasi<sup>31</sup>, e appare articolata diversamente, con una struttura piramidale che si regge sullo stesso direttore e sul suo procuratore Benedetto Benincasa. Organizzazione che opera sui porti adriatici, in modo particolare a Bari, a Trani e a Manfredonia<sup>32</sup>.

Il raffronto tra le cifre del 1475 e quella di dieci anni dopo portano a credere che gli investimenti del gruppo in cereali dovessero aggirarsi sulle cinquemila oncie l'anno, 25.000 fiorini, per quantitativi che variavano su per giù sui 3.000-3.300 *carra* di frumento l'anno. Se così fosse – e nei due casi da me valutati andò proprio così – come fu possibile muovere nello stesso tempo tante merci e tanti capitali? La risposta è ovvia: tramite l'utilizzo di una valida e coerente organizzazione.

La struttura messa in campo dai Medici ha tante facce, che non si limitano agli aspetti societari. Il suo *know how* è composto da molteplici fattori, in gran parte collegati a un bagaglio tecnico superiore, che comprende impianto del credito, gestione dell'informazione, disponibilità di capitali, va-

---

<sup>30</sup> A. FENIELLO, *Un capitalismo mediterraneo. I Medici e il commercio del grano in Puglia nel tardo Quattrocento*, «Archivio storico italiano», in corso di stampa.

<sup>31</sup> Sulla sua biografia vedi ora la voce curata da S. BERNATO in *Dizionario biografico degli italiani*, LXXVII, Roma 2012 (ed. *on line* [http://www.treccani.it/enciclopedia/francesco-nasi\\_res-b35fc210-a2ba-11e2-9d1b-00271042e8d9\\_%28Dizionario\\_Biografico%29/r](http://www.treccani.it/enciclopedia/francesco-nasi_res-b35fc210-a2ba-11e2-9d1b-00271042e8d9_%28Dizionario_Biografico%29/r)).

<sup>32</sup> Struttura che appare chiaramente dall'analisi approfondita dell'intero *quaternus* del *magister actorum* Bernardo de Anghono (FA, VI).

stità delle relazioni commerciali – con una complementarietà che abbraccia l'intero continente europeo. Diciamo che questo è il livello “alto”, spesso delineato anche per il Mezzogiorno. Tuttavia, questo “inquadramento” apparirebbe incompleto se, accanto al livello alto, non si immaginasse anche un livello inferiore, ossia tale da permettere la penetrazione più profonda nel tessuto economico locale, con il dare vita a quella filiera che consenta davvero l'allacciamento tra la produzione e lo scambio. Una capillarità di intervento che è l'anima stessa non solo dell'azienda Medici ma di tutto il commercio fiorentino nel Meridione quattrocentesco, che riesce a inserirsi anche laddove la realtà economica si presenta sterile, priva di mezzi finanziari, caratterizzata dall'assenza di moneta e scarsamente collegata ai collettori finali, le fiere, i mercati cittadini, i porti<sup>33</sup>. Un contesto, insomma, tradizionalmente impermeabile all'accesso del grande capitale, che va alimentato adeguandolo alle esigenze del mercato. Perciò, carico, trasporto via terra, conservazione del prodotto per la vendita nei centri di imbarco, trasbordo sulle navi, viaggio via mare; cui si accompagnano accordi per le spedizioni, noli, pagamenti di dogane e gabelle di transito, avvicinamento di eventuali venditori ecc.: ecco i passaggi che bisognava garantire per portare a frutto l'investimento sul grano, di cui si doveva occupare il personale presente *in loco*. Mentre al direttore, spesso lontano, interessava la decisionalità, ossia quel misto di pianificazione, coordinamento generale e velocità di esecuzione, perché più rapido scorreva il giro di affari, maggiore era il profitto sul capitale impiegato.

Con quali termini si potrebbe sintetizzare la presenza dei Medici sulle sponde pugliesi? Con almeno tre: organizzazione, coinvolgimento e polverizzazione commerciale. L'organizzazione è la chiave che consente la continua relazione con i luoghi di produzione, battuti dal personale aziendale. La polverizzazione commerciale, riscontrabile nelle centinaia e centinaia di persone che vendono ai Medici partite di cereali che vanno da piccole

---

<sup>33</sup> Vedi F. CARABELLESE, *Bilancio di un'accomandita di casa Medici in Puglia del 1477 e relazioni commerciali fra la Puglia e Firenze*, «Archivio storico pugliese», III (1896), pp. 77-104: 77. E poi M. CASSANDRO, *La Puglia e i mercanti fiorentini nel basso medioevo*, «Atti e relazioni dell'Accademia Pugliese delle Scienze. Classe di scienze morali», II (1968-1974), pp. 5-42; e ID., *L'irradiazione economica fiorentina nell'Italia meridionale tra medioevo e rinascimento*, in *Fra spazio e tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa*, a cura di I. ZILLI, I, Napoli, 1995, pp. 191-221. Infine, il recente saggio di N.L. BARILE, *Uomini e commerci nella Capitanata medievale: la testimonianza del giornale del Banco Strozzi (1473)*, in *XXXI Convegno nazionale sulla Preistoria protostoria storia della Daunia* (San Severo, 13-14 novembre 2010), a cura di A. GRAVINA, San Severo 2011, pp. 151-164. E RIVERA MAGOS, *La «Chiave de tutta la Puglia»* cit., pp. 63-99.

quote a carichi enormi, sono invece il risultato dell'azione di coinvolgimento dell'azienda. Essa, infatti, sfrutta il suo potenziale economico sollecitando il mercato con una domanda continua, così da attrarre ogni genere di produttore, dal grande latifondista al piccolo, anonimo contadino: con un ribaltamento dove, spesso, non è più il mercante ad andare verso il produttore ma, viceversa, il produttore verso il mercante.

Le aree di imbarco erano prevalentemente due. L'area che faceva perno su Taranto<sup>34</sup> e la fascia adriatica. Qui, il vero e proprio porto *par excellence* per l'esportazione di grano era Manfredonia, ma il maggior gettito complessivo, tra grano e orzo, lo garantiva Bari<sup>35</sup>. I Medici non possiedono una marineria propria, né di piccolo cabotaggio né di altura. Essi prendono a nolo le navi, con una situazione che si articola, con Francesco Nasi e Bartolomeo Benincasa, sia per il numero di navi adoperate sia perché ci si affida a un gruppo assai folto di armatori: in prevalenza a dalmati, a gente dello *Stato da mar*, di Ragusa, di Lesina, di Cattaro, di Corzula, di Sebenico, di Veglia, di Lussino ecc.<sup>36</sup>. È una flotta che costituisce la principale forza motrice dello scambio marittimo tra la Penisola e i Balcani nonché, nello specifico, la terza gamba del sistema messo in piedi dai Medici, che si affianca a quella finanziaria e creditizia e all'altra operativa sul territorio. Senza di essa, il movimento del grano nell'Adriatico non esiste, organizzato com'è su un meccanismo collaudato composto da decine di navi che si muovono all'unisono con più di un viaggio al giorno, con un ritmo che non conosce grandi interruzioni se non in autunno.

In questo contesto, quale spazio resta agli armatori regnicoli? Limitatissimo, confinato alle rotte costiere meridionali, con navi e personale che riducono la loro capacità operativa al cabotaggio e alle piccole tratte, dove tutt'al più, bordeggiando, si poteva arrivare, dalla Puglia attraverso la Calabria, alle coste cilentane e a Salerno<sup>37</sup>. Un ruolo subalterno che si riflette in ambito commerciale, dove i mercanti locali devono davvero – ed è ri-

---

<sup>34</sup> Per comprendere i mutamenti in atto cfr. gli articoli di L. VANTAGGIATO, *I mercanti nel Principato*, in *I domini del principe di Taranto in età orsiniana (1399-1463)*, a cura di F. SOMAINI, B. VETERE, Lecce 2009, pp. 199-212; e di A. FENIELLO, *Aspetti dell'economia tarantina da due frammenti di registri della dogana (1463-1466)*, in *Un principato territoriale nel Regno di Napoli? Gli Orsini del Balzo principi di Taranto (1399-1463)*, Atti del convegno (Lecce, 20-22 ottobre 2009), a cura di L. PATRACCA, B. VETERE, Roma 2013, pp. 423-438, saggi che hanno esaminato approfonditamente due registri della dogana relativi agli anni 1463-1466 conservati presso l'ASNa, Sommaria, *Diversi*, II numerazione, mss. 245 e 246.

<sup>35</sup> Cfr. in questo saggio, tab. 1.

<sup>36</sup> Per questi dati, vedi *FA*, VI, pp. 3-17, 25-43 e 68-74.

<sup>37</sup> Per esempio, per il gruppo dei Liparoti, impegnato nel commercio di cabotaggio del grano, cfr. *ibidem*, pp. 17, 18, 19.

scontrabile da numerosi dati – accontentarsi delle briciole o di essere al traino delle grandi aziende straniere.

Finisce qui questo breve percorso attraverso le strutture di questo mondo del grano pugliese. Componente non secondaria di un Mezzogiorno commerciale medievale di cui tanti tratti sono ancora da scrivere.

## *Osservazioni conclusive*



## *Tavola rotonda finale\**

IVANA AIT - ALFIO CORTONESI - ANGELA LANCONELLI

1. Le relazioni svolte in queste intense giornate di studio hanno interessato, secondo programma, tanto l'*habitat* rurale che quello urbano, chiamando in causa gran parte della sfera economica e investendo problematiche riconducibili al complesso quadro dell'espansione dei secoli XII-XIV (inizi), come pure a quello della crisi che si innesca nel Trecento e, per molti aspetti, prosegue nel secolo successivo. È emersa, una volta di più, per i diversi ambiti geografici e tematici, una situazione assai articolata, per certi versi quasi caleidoscopica.

La prima e la terza seduta del convegno – rispettivamente dedicate a *Strade, insediamenti e luoghi di mercato* e alle *Strutture portuali* – hanno richiamato l'attenzione su aspetti connessi allo sviluppo dei commerci marittimi, fluviali e di terra al quale si assiste nei secoli del medioevo centrale e tardo. In un'ottica legata soprattutto – come si richiedeva – all'evoluzione della rete insediativa, si sono affrontati argomenti sicuramente degni di approfondimento, quali i mutamenti della viabilità e dei trasporti (con speciale riferimento alle zone di montagna) o gli insediamenti produttivi sorti (o consolidatisi) in rapporto agli attraversamenti fluviali, avendo modo con ciò di meglio conoscere le variazioni di una trama viaria che, senza dimenticare l'eredità di un passato anche lontano, si veniva arricchendo di percorsi nuovi in grado di dare risposta a nuove esigenze. Il tema delle strutture portuali è stato poi approfondito, con riferimento ad aree diverse (Liguria, Sardegna, Marche, Abruzzo), avendo attenzione alle funzioni svolte (commerciali, militari, cantieristiche ecc.) e all'incidenza fatta registrare dagli insediamenti marittimi sull'economia dell'entroterra. Si è anche evidenziata (e in questo senso le indagini dovrebbero proseguire per ottenere un più ampio quadro informativo) la diminuzione (e il ricorrente depotenziamento) del numero dei porti, degli scali, dei caricatoi ecc., a partire dalla crisi trecentesca e dalla contrazione, più o meno accentuata, dei traffici marittimi.

---

\* Il paragrafo 1 raccoglie le osservazioni di Alfio Cortonesi presentate alla tavola rotonda conclusiva del convegno; il paragrafo 2 quelle di Angela Lanconelli; il paragrafo 3 riprende l'intervento di Ivana Ait.

Attività produttive ed altre vòlte al trattamento dei prodotti agricoli hanno pur esse suggerito itinerari tra forme insediative diverse legate alla crescita demica e alla conseguente espansione agraria: dalle grange cistercensi alle cascine lombarde – unità aziendali ma anche, in progresso di tempo, luogo d’insediamento comunitativo –, dai casali (di differente caratterizzazione a seconda dei contesti territoriali) al podere mezzadrile, pur esso di non omogenea configurazione produttiva.

Si è anche sottolineato come a più riprese mulini e altri impianti a energia idraulica (gualchiere, frantoi, mulini da galla, battitoi da carta ecc.) abbiano originato aggregazioni abitative (talora suburbane) dotate o meno di sistemi difensivi, con ciò articolando significativamente e sostanziando di elementi eterogenei la rete insediativa. Per i mulini, in particolare – così esposti al pericolo degli assalti nemici – è spesso evocata come necessaria la messa in difesa; più raramente, tuttavia, si giunge a realizzarla, sia per ragioni strutturali che di insufficiente disponibilità finanziaria: è quanto accade a Caselle, presso Torino, dove preziosi impianti idraulici di varia funzione restano privi di ogni protezione che non sia quella derivante dalla prossimità del centro urbano.

Un legame particolarmente stretto fra insediamento e attività produttiva qualificante è stato evidenziato per i centri metalliferi; se n’è parlato con particolare riferimento a città, borghi e castelli delle colline maremmane (Massa Marittima, Rocca San Silvestro, Rocchette Pannocchieschi, Montieri), oggetto dei ben noti (e per molti versi pionieristici) studi della scuola archeologica senese. Tre fasi – signorile, comunale, “degli stati regionali” (Stato della Chiesa: allume di Tolfa; Stato estense) – sono state individuate a scandire nel tempo strutture e vicende minerarie connotate da un sempre maggiore protagonismo delle città (miniere di ferro dell’Elba, con trasporto e lavorazione del metallo nel quartiere pisano di Kinzica).

Cerealicoltura, olivicoltura, produzione del sale, pesca hanno rappresentato altrettanti settori della produzione meridionale intorno ai quali ci si è intrattenuti, evidenziando fra l’altro la rilevanza organizzativa dell’intervento regio (masserie) e, per la Puglia, la consistenza dei flussi dell’esportazione cerealicola attraverso i porti di Manfredonia, Bari e Trani.

2. Il convegno ha rappresentato una proficua occasione di confronto e la ricchezza dei temi affrontati in queste tre giornate è stata tale che ciascuna delle singole sezioni dei lavori avrebbe potuto costituire, a sua volta, oggetto di un singolo incontro. L’analisi dei meccanismi attraverso i quali il fattore economico ha condizionato le dinamiche insediative ha riguardato un ampio ventaglio di attività e strutture produttive e ha evidenziato



alcuni aspetti di questo rapporto, comuni a più relazioni, che sottolineano i punti di contatto esistenti fra le diverse realtà istituzionali ed economiche prese in considerazione. Si possono ricordare il ruolo svolto nello sviluppo dei centri di mercato dalle politiche annonarie, con la creazione di una rete di luoghi di raccolta e di smistamento dei prodotti del territorio; la rivitalizzazione di insediamenti a seguito dell'impianto di strutture di trasformazione collegate alla molitura del grano o alla lavorazione dei panni o alla produzione della carta; l'interazione fra gli interventi sulla rete dei trasporti – stradali, fluviali e marittimi – e la riorganizzazione delle strutture insediative. L'occasione di un esame comparativo offerta dalle relazioni suggerisce ulteriori riflessioni sui molteplici aspetti del nesso fra attività economiche e popolamento: è emerso come lo sviluppo di attività economiche non sempre provochi la creazione di nuovi insediamenti (come è stato evidenziato per la Puglia) oppure possa dare vita a insediamenti di carattere temporaneo (come accade per quei castelli toscani legati alla produzione mineraria che vengono abbandonati quando l'attività estrattiva si sposta altrove) o, ancora, a insediamenti connotati da una forte concentrazione di più edifici legati all'attività produttiva, quali opifici (mulini, gualchiere, cartiere), magazzini, capanni o altre strutture.

In queste giornate sono stati toccati altri temi suscettibili di approfondimento, eventualmente anche in un prossimo incontro. Le relazioni dedicate allo sviluppo, accanto ai grandi centri portuali, di insediamenti minori, fluviali e marittimi, la cui economia era sostenuta dal trasporto via acqua su breve distanza, hanno evocato il tema della circolazione delle merci su scala regionale e interregionale, un aspetto del commercio medievale sul quale ormai esistono diversi studi. Si tratta di un'attività che, seppure meno rilevante dei grandi commerci internazionali, costituisce comunque la base su cui si reggono l'economia e i rapporti sociali di molti insediamenti di medie e piccole dimensioni: basti pensare – oltre a quanto emerso dalle relazioni di questo convegno – ai traffici transappenninici fra Toscana e Marche/Romagna, oppure a quelli che ruotano intorno alle città comprese fra Umbria, Lazio e Abruzzo. È un tema che potrebbe essere ripreso con un'impostazione comparativa, anche con riferimento a singoli percorsi economici: mi limito a richiamare un esempio che fa riferimento a quanto conosco per esperienza diretta, ossia gli studi sul lino viterbese e sulla produzione dei panni di fustagno di Todi (rinvio a una recente ricerca di Ivana Ait), dai quali si può partire per ricostruire una geografia della produzione e del commercio di fibre tessili e panni con riferimento ai centri minori umbro-laziali. Un altro tema è quello della produzione del sale marino, un'attività che, anche dove non determina la nascita di nuovi insediamenti,

condiziona le sorti di quelli esistenti, modificandone i paesaggi, sia con l'installazione delle strutture relative alla fase della produzione – vasche e impianti per l'essiccazione, magazzini per lo stoccaggio, alloggi per la manodopera stagionale –, sia con l'allestimento di un sistema di trasporto e della rete per la distribuzione della merce. Anche in questo caso il riferimento è a una ricerca in corso sulle saline pontificie di Ostia e Corneto – la cui produzione viene convogliata a Roma per essere distribuita, nel XV secolo, dalla Camera apostolica – ma il tema potrebbe essere ripreso con un'impostazione più ampia che prenda in considerazione la rete dei centri di produzione del sale.

3. Molte sono le riflessioni scaturite dai diversi ma tutti stimolanti contributi presentati in questo convegno. Il quadro ricco e complesso fa emergere innanzitutto l'importanza di affrontare delle sintesi a carattere generale pur di fronte all'evidente difficoltà di trattare in maniera omogenea le molteplici e variegata realtà economiche e politiche che caratterizzarono l'Italia medievale. In ogni caso l'angolatura scelta è stata particolarmente fruttuosa e l'incontro si è tramutato in una preziosa occasione di confronto.

Tra i numerosi temi affrontati vorrei sottolineare l'importanza, emersa per più realtà, dello stretto legame fra sviluppo di attività economiche e strategie politiche e fiscali dei centri di potere. Se a questo riguardo gli studi hanno privilegiato finora l'analisi delle scelte politiche nella formazione e sviluppo di nuovi insediamenti, l'incontro ha inteso piuttosto «mettere a fuoco i meccanismi attraverso i quali lo sviluppo di attività economiche e strutture produttive ha inciso sull'habitat rurale e sul paesaggio urbano».

In questa direzione un modello è fornito dalle imprese di carattere industriale, dai mulini (Rinaldo Comba), a cartiere e attività estrattive che richiedevano una manodopera stanziata e la realizzazione di strutture adeguate. Le dinamiche messe in atto in questi casi – oggetto dei contributi di Beatrice del Bo per il milanese e, sempre, per l'area settentrionale di Francesco Pirani e di Jean-Marie Martin per l'Italia meridionale – si sono rivelate un'ottima lente di ingrandimento per evidenziare, fra l'altro, le differenze esistenti rispetto a processi legati ad altre attività produttive.

Il protagonista in questi casi è quasi in assoluto il capitale mercantile. Interessati all'aumento della produttività, i mercanti posero un'attenzione particolare ai meccanismi del mercato e al problema del lavoro. Tale attenzione è segnalata, non da ultimo, dalla crescita demica di alcuni siti, attestata dalla costruzione di edifici, di strutture di servizio indispensabili all'attività che si voleva incentivare. È il caso di Allumiere, ricordato da Maria Elena Cortese, insediamento legato allo stanziamento di centinaia fra

operai e maestranze ingaggiate per avviare e sviluppare la produzione di allume sui Monti della Tolfa, minerale che Vannoccio Biringuccio considerava tanto necessario ai tintori di panni quanto il pane all'uomo. Tutto questo ebbe ricadute sull'assetto viario e portuale favorendo la crescita del porto di Civitavecchia, di Corneto e, successivamente, l'inglobamento di Porto Ercole da parte di Agostino Chigi, l'abile imprenditore che monopolizzò per un ventennio una delle più grandi imprese dell'epoca preindustriale.

Il proliferare di approdi sulle coste è una chiara attestazione della necessità di collegamenti commerciali su scala internazionale – in questo contesto spicca la dimensione di Genova (Enrico Basso) –, ma anche regionale o interregionale. In questi casi poteva trattarsi di traffici legati al rifornimento di prodotti in primo luogo alimentari. Ne fornisce un chiaro esempio un'inedita contabilità della compagnia Medici – oggetto della relazione di Amedeo Feniello –, che, interessata al commercio del grano, intrattenne proficui rapporti con la Puglia. Anche per la Sardegna la spinta commerciale fu all'origine di nuovi porti – Alghero e Castelgenovese – funzionali al sistema di commercio di Genova e Pisa; mentre con l'avvento degli Aragonesi la nuova pressione politica imprimeva una selezione dei poli commerciali coincidenti con siti portuali in grado di rispondere al diverso sistema delle rotte catalane (Pinuccia Simbula).

Complesso quanto significativo, il legame fra insediamento e mercato è stato per lo più analizzato all'interno dell'intreccio fra strategie politiche ed economia. Se di solito è un potere territoriale forte che favorisce la stabilizzazione del mercato anche con interventi decisivi sulle strutture – da quelle viarie, di difesa, a quelle di stoccaggio –, il mercato per la sua funzione di raccolta e redistribuzione di merci implica la necessità di collegarsi a circuiti di scambio su scale differenti. In questo contesto, dunque, va rimarcato il ruolo centrale rivestito dagli itinerari terrestri che favoriscono il passaggio di pellegrini, mercanti, coinvolgendo le popolazioni locali. Queste a loro volta si specializzano nell'offerta di servizi di vario tipo: alberghi, osterie, trasporti. L'intenso movimento diventa così un volano per le economie locali il cui quadro ricco di situazioni è messo in luce dalle analisi di Francesco Panero per l'area settentrionale e di Paolo Pirillo per quella appenninica.



# Indice

Presentazione	
Insedimenti ed economia. Una breve riflessione.....	5
Programma del Convegno .....	9
<b>Strade, insediamenti e luoghi di mercato</b>	
Valichi appenninici, strade e luoghi di mercato di PAOLO PIRILLO .....	13
L'economia dei transiti negli insediamenti alpini di THOMAS SZABÓ .....	29
<i>1. Guide e trasporti. L'attraversamento dei passi alpini occidentali: Gran San Bernardo e Moncenisio – 1.1. Le guide – 1.2. I trasporti – 2. Vetturali e vetture attraverso i passi delle Alpi centrali: Sem- pione e Gottardo – 3. Le regole del trasporto – 4. Le tappe dei tra- sporti: le soste – 5. La manutenzione di strade e ponti – 6. Uno sguardo indietro: i marroni e le strutture del trasporto</i>	
Luoghi di mercato e nuovi insediamenti nell'Italia settentrionale di FRANCESCO PANERO .....	55
<i>1. Borghi franchi comunali e mercati – 2. I mercati dei borghi nuovi semiurbani dell'Italia nord-occidentale – 3. Borghi nuovi signorili e mercati</i>	
<b>Insedimenti produttivi</b>	
Insedimenti produttivi e fortificazioni nell'Italia nord-occidentale (secoli XIV-XVI) di ENRICO LUSSO .....	75
<i>1. Mulini e impianti idraulici – 2. Comparti produttivi specializzati – 3. Attività produttive diffuse – 4. Per un tentativo di sintesi</i>	
Grange e cascine in area lombarda (secoli XII-XIII) di PAOLO GRILLO.....	107
<i>1. La grangia cistercense: un modello? – 2. Le cascine e le case iso- late: una realtà ambigua – 3. Insediamento sparso o piccoli inse- diamenti? – 4. Conclusioni</i>	

Impianti cartari nel Milanese tardomedievale: le folle di Pontese- sto di BEATRICE DEL BO.....	119
<i>1. Macchine idrauliche e trasformazioni d'uso nella Bassa – 2. La produzione della carta nel Milanese: dalle prime attestazioni alle folle di Pontese- sto – 3. L'ingresso del capitale mercantile nella pro- duzione cartaria: un business redditizio – 4. La capacità di attra- zione di un piccolo sito industriale</i>	
Gli insediamenti minerari e metallurgici (secoli XI-XV) di MARIA ELENA CORTESE.....	137
<i>1. Signori – 2. Comuni cittadini, comunità rurali – 3. Stati territoriali – 4. Considerazioni conclusive</i>	
Mercato e città tra medioevo ed età moderna di GIANLUCA BELLI .....	171
<b>Strutture portuali</b>	
Città, insediamenti costieri e strutture portuali nel medio Adriatico di FRANCESCO PIRANI.....	187
<i>1. Insediamenti urbani e geografia dei porti – 2. Funzioni economi- che ed egemonie commerciali – 3. Strutture portuali e organizza- zione dei servizi</i>	
Acque, insediamenti e attività umane nella marca veronese-trevigiana (secoli X-XIV) di DARIO CANZIAN.....	215
<i>1. L'ambiente – 2. La rete portuale nella pianura veneta in età pre- comunale: promozione regia ed egemonia urbana – 3. La rete delle comunicazioni e i suoi nodi come elementi della costruzione del ter- ritorio tra XII e XIII secolo – 4. I porti della bassa pianura tra XII e XIII secolo – 5. Aree umide e insediamenti – 5.1. Bonifiche e nuove fondazioni – 5.2. Fiumi e incastellamento – 6. Sistemi produttivi e centri fluviali – 6.1. Le attività manifatturiere: siti di lavorazione del lino – 6.2. I mulini – 6.3. La pesca</i>	
Navi, uomini e cantieri in Liguria fra tardo medioevo ed età moderna di ENRICO BASSO.....	245
<i>1. Porti e arsenali di Liguria – 2. Un'“area di cantiere” lungo tutto l'arco costiero – 3. Vascelli grandi e piccoli: una produzione diver- sificata – 4. Il materiale indispensabile e la sua provvista: il legno e i boschi di entroterra</i>	

I porti nello sviluppo economico della Sardegna medievale di PINUCCIA F. SIMBULA.....	269
<i>1. Paesaggi portuali di età giudicale – 2. L'età delle fondazioni – 3. Dal policentrismo al centralismo catalano-aragonese – 4. Archi- tetture politiche ed economiche</i>	

### **Insedimenti e commercio nell'Italia del Sud**

Insedimenti produttivi nell'Italia meridionale di JEAN-MARIE MARTIN .....	309
<i>1. La pesca – 2. Il sale – 3. Prodotti agricoli</i>	

Commercio del grano in Puglia nel secondo Quattrocento: le strutture di AMEDEO FENIELLO .....	325
--	-----

### **Osservazioni conclusive**

Tavola rotonda finale di IVANA AIT, ALFIO CORTONESI, ANGELA LANCONELLI.....	343
--	-----

FINITO DI STAMPARE NEL MESE DI NOVEMBRE 2014  
PRESSO LE OFFICINE GRAFICHE DELLA COMUNICAZIONE  
STRADA S. MICHELE, 83 - 12042 BRA (CN)