

ERMANNORLANDO

VENEZIA, L'ADIGE E LA VIABILITÀ FLUVIALE NEL BASSO MEDIOEVO (*)

1. INTRODUZIONE

L'intervento si propone di analizzare le politiche adottate da Venezia nel basso medioevo in tema di controllo del sistema fluviale veneto e di disciplina della navigazione interna, in particolar modo in rapporto all'Adige, e di delineare il contesto di intensa contrattazione con i comuni di terraferma relativamente all'uso e alla gestione delle vie d'acqua, qui intese nella loro accezione di vie di comunicazione e trasporto, ossia quali risorse imprescindibili del sistema viario locale e sovra-locale ⁽¹⁾. Saranno in particolare materia di analisi le politiche di Venezia in tema di governo della viabilità fluviale e di disciplinamento della navigazione, vale a dire l'elaborazione e messa in opera di politiche viarie più o meno consapevoli nel difficile e tormentato rapporto con i diversi poteri territoriali in competizione tra loro per il controllo delle arterie di traffico nell'entroterra padano-veneto. Le fonti utilizzate in questa sede saranno essenzialmente fonti normative e deliberative; in particolare, si farà costantemente ricorso alle scritture pattizie, vale a dire la lunga serie di accordi e privilegi internazionali stabiliti tra Venezia e i comuni di terraferma in tema (anche) di traffici, viabilità e trasporti, atti a garantire libertà di transito e sicurezza dei collegamenti, sia terrestri che fluviali, tra i diversi contesti territoriali. L'ambito cronologico che si intende copri-

(*) Riprendo qui, con alcune modifiche e limitatamente all'Adige, riflessioni già sviluppate in ORLANDO 2010, pp. 11-76 e, in particolare in ORLANDO 2011, pp. 1-43.

(1) Per l'area che qui interessa si rinvia in particolare a: GALLO & ROSSETTO 2003; BERGIER & COPPOLA 2007; VARANINI 2009, pp. 97-117.

re è quello della piena età comunale e signorile, sino alle modificazioni geo-politiche intervenute nei primi decenni del XV secolo con la definitiva acquisizione da parte di Venezia della terraferma veneta, tali da permettere (ma solo da allora) alla dominante di operare direttamente sopra il sistema idrografico e viario del più prossimo continente.

Il dato di partenza rimane, come già più volte sottolineato in altre sedi, la dimensione di continuità che univa tra di loro, saldandole in un reciproco (e funzionale) rapporto di sovrapposizioni e intersezioni, le vie d'acqua e i percorsi stradali. Era questa la dimensione più autentica della viabilità medievale di area veneta: l'integrazione tra vie fluviali e terrestri, l'estrema flessibilità dei percorsi, la capacità di combinare, in un contesto di continuità, trasporto su acqua e trasporto su strada. Pressoché tutti gli itinerari veneti, sia maggiori che minori, presentavano in qualche modo una composizione mista – strada, fiume, canale navigabile, mare –, basata sulla stretta integrazione di tragitti diversi e tra loro alternativi, dove l'elemento di coordinazione era rappresentato proprio dall'acqua: per ragioni economiche, stante la concorrenzialità del trasporto fluviale sia in termini di costi che di tempi di percorrenza; per certa precarietà della viabilità ordinaria, per lo più costituita di strade sterrate, talora poco più che sentieri in pianura e mulattiere in montagna; per la grande disponibilità di vie navigabili, non solo fiumi, ma anche canali e acque di risorgiva; per motivi strutturali, vista la vicinanza della linea di costa ai passi montani e la facilità, una volta superate le Alpi, di trovare comode vie d'acqua per raggiungere velocemente l'Adriatico. In tale contesto di contiguità e intersezioni, la combinazione terra-acqua era, dunque, il tratto costitutivo della viabilità veneta: uno spazio integrato dove la via navigabile incrociava e si mescolava con l'itinerario terrestre e viceversa; dove la strada sboccava nell'acqua e di lì risaliva, combinando mezzi e modalità di trasporto terrestri e marittimo-fluviali (questi ultimi in grado di ricevere carichi più pesanti e di recapitarli in tempi più brevi, evitando le soste, i pedaggi e le scomodità dei trasporti terrestri); dove le vie ordinarie rappresentavano spesso nient'altro che la congiunzione tra corsi d'acqua non consecutivi, e pertanto il tramite necessario per raggiungere il successivo tratto navigabile e lasciare (al più presto) il più disagiato e costoso itinerario terrestre ⁽²⁾.

⁽²⁾ Si vedano, oltre ai lavori citati nella nota asteriscata, FANFANI 1977, p. 581; RIEDMANN 1997, p. 127; GRECI 2000, pp. 119-121, 129; VERGANI 2003, pp. 304-306; SETTIA 2003, p. 326; SCARAMELLINI 2007, p. 19; DEGRASSI 2007, pp. 161-165; VARANINI 2009, pp. 101-103, 109-110; SALVESTRINI 2010, p. 198.

2. POLITICHE VIARIE E GESTIONE DELLE ACQUE IN ETÀ COMUNALE

L'età comunale si era aperta e dispiegata all'insegna di un nuovo protagonismo del comune in materia di acque, strade e viabilità. Ovunque sono riconoscibili una volontà di sistemazione più organica (nelle intenzioni, se non proprio nella effettività delle esecuzioni) del sistema viario locale e sovra-locale e una disponibilità, sin'allora sconosciuta, ad innovare e sperimentare nuove soluzioni di gestione dei traffici e della mobilità. Quasi dappertutto si era registrato, in tema di governo delle acque, uno sviluppo di progettualità evidente, anche se mai pienamente suffragato dalle realizzazioni concrete, spesso rimaste sulla carta, o avanzate in modo lento e discontinuo – per motivi finanziari e tecnici o a causa della frammentazione politica, che quasi mai consentiva la prosecuzione delle opere al di là dei propri distretti –, e spesso debitorie e insieme condizionate dalle strutture ereditate dal passato, più o meno recente ⁽³⁾.

D'altronde, alcune modificazioni strutturali, proprie della prima e della piena età comunale, non potevano non avere avuto ripercussioni pure sull'impianto viario. Era stato proprio allora che le città venete, prese complessivamente, erano venute a costituire un'area a tasso di urbanizzazione con pochi eguali in Europa, con punte di circa 100.000-120.000 abitanti a Venezia, e di 30-35.000 a Padova e Verona e riflessi evidenti sui livelli di produzione, sui volumi dei traffici e sulle necessità di approvvigionamento alimentare ⁽⁴⁾. Proprio allora si era assistito ad un generalizzato incremento dei commerci e ad una precisazione dei flussi di transito provenienti da Oltralpe e Oltremare, orientati in particolare su Venezia – emporio internazionale e centro indiscusso di mediazione commerciale tra Occidente e Oriente –, ma con effetti evidenti su tutto il sistema di traffico dell'entroterra veneto. Infine, era stato a partire da tale periodo che Venezia in particolare (come presto diremo) aveva intensificato la propria ragnatela di accordi economici e commerciali con le città del continente, volta a garantire libertà di scambio, e di conseguenza agibilità e sicurezza di fiumi e strade, ai propri mercanti e a quelli che giungevano in laguna, imponendosi di fatto come il terminale principale non solo delle rotte marittime adriatiche e mediterranee ma anche delle grandi strade maestre d'Oltralpe ⁽⁵⁾.

⁽³⁾ Sono queste le conclusioni cui giunge GRECI 2010, in part. pp. 180-182, 186-188, 193, 196.

⁽⁴⁾ VARANINI 2009, p. 104.

⁽⁵⁾ RACINE 1986, pp. 22-23; DEGRASSI 2007, p. 169; CAGNIN 2003, p. 129.

Sin da allora l'attenzione per i traffici si era trasformata in una incipiente politica viaria, sotto l'impulso di esigenze economiche e mercantili, ma anche di sicurezza e di regolazione dei rapporti istituzionali tra potentati confinanti; e assieme alla percorribilità delle strade, i comuni veneti avevano inteso garantire allo stesso modo pure la navigabilità dei fiumi. In area veneta, infatti, i fiumi avevano mantenuto una indiscussa priorità quali vie di comunicazione per i commerci e i viaggi; non solo perché il sistema idrografico veneto, per la sua capillarità di collegamenti tra centri cittadini e Adriatico, aveva costituito da sempre la base fondamentale di ogni traffico regionale ed internazionale, ma anche perché il trasferimento di merci e persone sulle vie terrestri rimaneva lento, costoso e tollerato solo da merci di alto valore o per spostamenti di raggio limitato. Non a caso, Venezia, come detto emporio commerciale di dimensioni mondiali e punto di raccordo e smistamento dei prodotti dell'Occidente continentale e dell'Oriente marittimo, era usa servirsi solo moderatamente della rete di strade commerciali, o soltanto là dove mancavano acque navigabili ed era pertanto necessario rivolgersi al trasporto via terra ⁽⁶⁾.

La crescita delle economie urbane e le sollecitazioni del vicino emporio realtino avevano dunque comportato, dappertutto nel Veneto, una intensificazione dei traffici fluviali e della navigazione commerciale, con i fiumi maggiori assurti ad arterie principali degli scambi e ad elementi di raccordo imprescindibili dell'intera viabilità regionale. Di conseguenza, la navigazione fluviale era diventata una delle attività amministrative maggiori dei governi cittadini, a partire dalla stessa Venezia ⁽⁷⁾.

Va detto, tuttavia, che nemmeno la città lagunare era stata in grado di approntare strumenti unitari di gestione delle acque e della viabilità del più prossimo continente, né tantomeno di elaborare progetti di sistemazione organica e complessiva del reticolato dei fiumi sfocianti in laguna ⁽⁸⁾. La sua attenzione verso le acque e la navigazione interna si era esaurita tutta nella gestione dell'emergenza e della contingenza, con qualche margine di controllo in più sulle foci dei fiumi, verso le quali si presentava più facile pianificare operazioni tecnico-idrauliche di adeguamento o ampliamento ⁽⁹⁾. Si era trattato, dunque, di una politica del-

⁽⁶⁾ RÖSCH 1985, pp. 62-75.

⁽⁷⁾ RACINE 1986, pp. 9, 17-18, 23-24; MANNORI 1994, pp. 383-387; SALVESTRINI 2010, p. 198.

⁽⁸⁾ ORLANDO 2000, pp. 57-58; ORLANDO 2008, pp. 102-104.

⁽⁹⁾ ESCOBAR 1980, pp. 91s; CIRIACONO 1981, pp. 501s.

le acque ancora poco strutturata, fors'anche timorosa, pesantemente condizionata dallo scenario geo-politico, a tal punto frammentato da non permettere, prima della definitiva acquisizione della terraferma veneta e friulana agli inizi del Quattrocento, di operare direttamente sopra il sistema idrografico regionale. Inoltre, la strumentazione teorica e intellettuale in materia di acque era ancora a quell'epoca carente e incerta: solo più tardi la scienza prima e la politica poi avrebbero cominciato a percepire la necessità di una definizione complessiva dei caratteri e dei comportamenti del sistema idrografico regionale, aprendosi a progetti di sistemazione idraulica e viaria pensati in una prospettiva maggiormente unitaria. Nel basso medioevo, invece, il superamento della fase strettamente empirica e di intervento occasionale e frammentato sulle acque e la viabilità era, di fatto, ancora di là da venire, a Venezia come altrove ⁽¹⁰⁾.

3. GESTIRE LA GEOGRAFIA

Se la piena età comunale aveva coinciso – in stretta dipendenza con la crescita economica dei comuni e lo slancio dei commerci – con uno dei periodi di più rapido sviluppo della navigazione fluviale e di massima valorizzazione dei corsi d'acqua navigabili, nondimeno l'estrema polverizzazione politica del Veneto basso-medievale aveva complicato non poco il sistema di comunicazioni regionale ed extra-regionale e amplificato le contese per il controllo delle acque e per garantire la libera circolazione dei traffici ⁽¹¹⁾. Questo aveva comportato, in particolare per Venezia – emporio commerciale di dimensione internazionale, necessariamente interessato al buon funzionamento del sistema –, l'esigenza di un maggiore coinvolgimento nelle dinamiche locali in tema di strade e viabilità e di un più penetrante intervento sulle politiche viarie dei comuni dell'entroterra padano. Nella fattispecie, si era trattato di elabo-

⁽¹⁰⁾ Preziose riflessioni in materia in ESCOBAR 1980, soprattutto pp. 86-87, 91-92, 97, 133-134; CIRIACONO 1981, pp. 494-496. L'approfondimento teorico, la riflessione sul ruolo e sulle competenze dei tecnici, la definizione di un metodo tecnico-scientifico di intervento sull'ambiente idrico sarebbero state semmai acquisizioni della metà del XVI secolo, di quella 'civiltà tecnica' maturata nel confronto tra le opere e le teorie idrauliche dei due grandi animatori del periodo, Cristoforo Sabbadino e Alvise Cornaro, i cui contorni sono stati ampiamente raccontati dalle più recenti acquisizioni storiografiche. Si vedano di nuovo ESCOBAR 1980, pp. 119s; CIRIACONO 1981, pp. 505s.

⁽¹¹⁾ DI GIANFRANCESCO 1975, pp. 200-201; RACINE 1986, pp. 17-19, 22-23, 25-26; GRECI 2010, pp. 193-195.

rare degli strumenti di pressione e condizionamento efficaci e appropriati, che non fossero solo quelli violenti, e deleteri per i commerci e la mobilità, della guerra, dell'embargo commerciale e della rappresaglia, cui pure si era attinto a piene mani. E la risposta era stata individuata in un istituto duttile e tecnicamente efficace quale il patto commerciale, del tutto strumentale alle esigenze veneziane (e non solo) di disciplinamento dei traffici e di approntamento delle necessarie tutele giuridiche ai propri mercanti in viaggio o impegnati nelle diverse piazze commerciali dell'entroterra padano.

Sin dalla fine del XII secolo Venezia aveva tessuto una fitta ragnatela di patti e privilegi internazionali con i comuni padani, volta a garantire, tra le altre cose, libertà e sicurezza alle vie di traffico del continente, sia di acqua che di terra. Alla base dei trattati vi erano alcune concessioni reciproche specificamente destinate a regolamentare l'esercizio del commercio, a tutelare i diritti di viaggio e mercatura e a facilitare la circolazione delle persone e delle merci. Tra questi, l'agibilità dei fiumi, la libertà di transito e mercato, la remissione reciproca dei dazi e la sicurezza dei traffici avevano rappresentato i punti fermi del diritto commerciale internazionale, quelli che Venezia aveva indefessamente seguito a farsi riconoscere nei patti sino alla costituzione dello stato regionale veneto⁽¹²⁾.

L'attenzione della città lagunare si era in particolare rivolta al conseguimento di alcuni obiettivi vitali per la sua floridezza economica e il mantenimento dell'egemonia commerciale esercitata in Adriatico e sulla regione: la sicurezza e la navigabilità dei corsi d'acqua; la sovranità sulle foci dei fiumi, maggiori e minori, tutti sfocianti in territorio ducale, fatta eccezione per il Po; il controllo delle arterie di traffico internazionale, in primo luogo l'Adige e il Po, le più importanti vie d'accesso e deflusso per il mercato di Rialto. La tentazione era stata quella di applicare sulle foci dei fiumi una logica di chiusura quasi territoriale, pretendendo invece la massima accessibilità e transitabilità delle arterie fluviali nel loro tratto di scorrimento sul continente. Lo spazio fisico del dogado era stato, infatti, delimitato da una linea puntiforme di postazioni di controllo – palate, torri, catene –, dislocati lì dove i corsi d'acqua navigabili attraversavano i confini del distretto, fungendo da poste di transito e daziarie, con efficacia di controllo e polizia. Tale sistema di presidi confinari era pronto a scattare e a bloccare i traffici diretti in Adriatico ogniqua-

⁽¹²⁾ RACINE 1986, pp. 22-23; SANDINI 1991, pp. 14-18; RÖSCH 1995, pp. 440-442; VARANINI 1997, pp. 163-164.

volta Venezia si fosse sentita minacciata nei propri interessi; il blocco commerciale fungeva da arma di pressione formidabile, capace immediatamente di indurre ad atteggiamenti più concilianti e remissivi i comuni di terraferma. La strategia, semmai, aveva scarsa efficacia rispetto al Po, la cui foce era tutta collocata oltre i confini del dogado; i rapporti sul fiume andavano pertanto regolati facendo costante ricorso ai trattati commerciali e, in subordine, alla guerra e alle rappresaglie. Tali strumenti, specie quando utilizzati con sapienza e in stretta alternanza, avevano consentito a Venezia, come ora brevemente diremo, «di penetrare anche fisicamente negli spazi territoriali dei comuni contermini, esercitandovi funzioni di controllo e polizia» e ottenendo di mantenere transitabili e sicuri i percorsi di maggior rilevanza convergenti sull'emporio realtino ⁽¹³⁾.

In virtù della sua preminenza nel sistema di traffici internazionali, l'Adige, assieme al Po, era stato esposto, più degli altri fiumi padani, alle attenzioni della politica commerciale veneziana, tesa a mantenere aperta e navigabile una via d'acqua tanto importante per la sua economia, a dispetto della geo-politica e della pluralità di poteri che da sempre si erano contesi e spartiti la giurisdizione sul fiume. L'obiettivo era stato la creazione di uno spazio di viabilità quanto più possibile libero e sicuro, tutelato dal diritto (quello internazionale dei patti commerciali), qualificato dal movimento e dal dinamismo dei traffici, e difeso, all'evenienza, con strumenti altrettanto persuasivi delle mediazioni pattizie, quali la guerra o la concessione di rappresaglie; e in tale logica, i punti critici del sistema erano stati gli interessi particolari e certe politiche oppositive messe in atto dai comuni concorrenti, in particolare Ferrara, Padova e Verona, che del fiume controllavano l'intero percorso continentale sino allo sbocco in territorio ducale.

Sin dai patti con Verona del settembre 1192, la città lagunare si era adoperata per garantire l'accessibilità dell'Adige – arteria fluviale di primaria importanza per i traffici internazionali, capace di mettere in relazione Venezia (e i mercati d'Oriente) con l'Italia settentrionale e l'Occidente europeo – e la navigabilità delle sue acque a quanti diretti o provenienti dall'emporio realtino. Nell'occasione il comune veronese si era impegnato a mantenere *Atticem securum omnibus Venetis et omnibus aliis venientibus ad Venetias et euntibus a Venetiis* da Verona a Cavarzere, *per terram et per aquam*, facendosi di fatto garante della transitabilità e della tutela del fiume per l'intero percorso mediano e inferiore, dalla

⁽¹³⁾ RÖSCH 1979, pp. 5-11; VARANINI 1997, p. 164, 183 (da cui la citazione a p. 164).

città sino al suo ingresso nel dogado. In caso di offesa arrecata ai mercanti in transito (sia alle cose che alle persone), sarebbe spettato al comune atesino rendere giustizia e far risarcire i danni al colpevole entro trenta giorni dalla denuncia. Da allora gli accordi erano stati replicati più volte negli stessi termini; ancora nel febbraio 1292, Verona aveva ribadito il proprio impegno a conservare aperte, sicure e percorribili tutte le vie di traffico del distretto, ivi compreso l'Adige, e a garantire la sicurezza dei mercanti:

in primis [...] omnes strate tam per terram quam per aquam per totum suum districtum Verone teneantur aperte et sint salve et secure hominibus Venetiarum et fidelibus domini ducis in eundo, stando et redeundo quocumque modo ⁽¹⁴⁾.

D'altronde, Verona rappresentava una delle più importanti porte d'accesso al Veneto continentale e una piazza centrale (seconda solo a Venezia) di smistamento delle merci e dei traffici di carattere sovra-regionale: con l'Adige a fungere da cardine di tale sistema, così flessibile e variamente combinabile, di strade sia d'acqua che di terra. Parallela all'Adige correva, infatti, per lunga parte del suo percorso, la strada del Brennero, con capolinea a Verona; da qui le merci discendenti dall'Europa centro-settentrionale giungevano a Venezia via fiume, fosse l'Adige o il vicino Po, comodamente raggiungibile attraverso il bacino del Tartaro e le sue paludi. Attraverso le stesse arterie fluviali arrivavano a Verona le mercanzie provenienti dal mercato realtino, per essere qui trasbordate su carro e riprendere la strada per il Nord Europa (via Brennero) o per Milano e la Lombardia (tramite la strada Francesca o i percorsi combinati terra-acqua passanti per il lago di Garda) ⁽¹⁵⁾.

Sin dai primi patti con Verona, il problema del transito atesino aveva accompagnato la politica commerciale di Venezia, costringendo la città ad una incessante attività di negoziazione non solo con il comune veronese, ma anche con Ferrara e Padova, che controllavano in condominio il tratto finale del corso fluviale, prima del suo ingresso in territo-

⁽¹⁴⁾ Archivio di Stato di Venezia (=ASVe), *Secreta, Pacta*, reg. 1, cc. 189r-v (1192 settembre 21), reg. 4, cc. 220v-225v (1292 febbraio 7). L'edizione e il commento del patto del 1192 in CIPOLLA 1898, pp. 307-314.

⁽¹⁵⁾ SANCASSANI 1977, pp. 399-405; FANFANI 1977, pp. 571-574, 580-581, 586; RÖSCH 1985, pp. 66-69; RIEDMANN 1997, pp. 127-128; VARANINI 2009, pp. 109-110; PORTO 2009, p. 289; DEMO 2009, pp. 248-251. Più in generale, sull'Adige e la sua importanza economico-commerciale, oltre a BORELLI 1977, che rimane l'opera di riferimento, si vedano: ZAMBONI 1925a; ZAMBONI 1925b, pp. 5-80; FACCIOLI 1956; BARBIERI 1973, pp. 7-21; BORELLI 1979; TURRI & RUFFO 1992; PASA 1999.

rio veneziano (all'altezza di Cavarzere). Ferrara, in particolare, aveva sempre rappresentato per la città marcia un passaggio obbligato, in quanto anch'essa punto di congiunzione fra viabilità continentale e marittima, vista la sua collocazione strategica tra i due rami principali del delta del Po, e intenzionata a sfruttare i vantaggi che la geografia le aveva offerto, sfidando la crescente potenza economica della vicina metropoli adriatica. La politica, tuttavia, almeno sino alla metà del XIII secolo, aveva tenuto a freno le tensioni tra le due città, consentendo un equilibrio che, seppur precario, era stato del tutto funzionale alle esigenze di traffico e mobilità dell'emporio marciano. Senza avanzare (ancora) alcuna presunzione di monopolio sugli scambi e la mobilità interni, i trattati veneto-ferraresi stipulati tra il 1204 e il 1230 avevano assicurato a Venezia condizioni di grande privilegio in fatto di accessibilità all'arteria padana e di controllo sulla navigazione fluviale. In particolare il patto dell'aprile 1204 aveva confermato l'impegno ferrarese a tenere aperti i passi d'acqua e di fiume a chiunque *venire volentibus in Venecia et ire volentibus a Venecia*; a sua volta, il trattato dell'agosto 1230, oltre a ratificare il libero transito sui fiumi, aveva stabilito agevolazioni fiscali e daziarie ai sudditi veneziani in navigazione sui corsi d'acqua ferraresi ⁽¹⁶⁾.

La crescente pressione esercitata da Venezia, tesa ad estendere il suo monopolio commerciale dall'Adriatico alle strade di accesso alla laguna e a coordinare a proprio vantaggio il sistema di viabilità padano, aveva tuttavia creato una situazione di soffocamento e fastidio nella vicina Ferrara, presto sfociata in guerra aperta. L'occasione era stata il conflitto con Federico II, cui i due comuni avevano partecipato su fronti opposti – a fianco del papa il primo, dell'imperatore il secondo; la vittoria del fronte papale, e la conseguente pesante capitolazione di Ferrara nel giugno 1240, avevano di fatto sanzionato l'egemonia commerciale marcia e rimesso per qualche tempo il controllo dei fiumi padani in esclusiva nelle mani veneziane. I successivi trattati dell'estate 1240 e del gennaio 1258, infatti, avevano imposto a Ferrara pesanti clausole commerciali e consegnato a Venezia, in maniera pressoché unilaterale, l'esercizio di potestà di sorveglianza e polizia sull'Adige e il Po e sulle altre strade del distretto, a garanzia della loro percorribilità:

stratam Padi et alias stratas omnes per totam suam forciam et districtum tam per aquam quam per terram apertas et securas libere secundum anti-

⁽¹⁶⁾ ASVe, *Secreta, Pacta*, reg. 1, cc. 178v-180v. GHETTI 1906, pp. 103-109, 112, 122-126, 169-173 (ed. patto del 1204 aprile 7), pp. 174-176 (ed. patto del 1226 agosto 20), pp. 177-184 (ed. patto del 1230 agosto 19); CESSI 1981, p. 231; DEAN 1986, pp. 59-60.

quam consuetudinem omnibus mercatoribus et omnibus mercationibus et universis hominibus Venetiarum et districtus, ita quod mercatores omnes de omnibus civitatibus et terris et homines Venetiarum possint venire, stare et reddere et mercationes omnes eorum conduci et reduci libere per civitatem Ferrarie et districtum, non solvendo dadium nec toloneum sive male ablatum aliquod modo ullo contra antiquam consuetudinem.

Di nuovo, in due successivi patti con i marchesi di Ferrara del novembre 1273 e dell'ottobre 1274, la città aveva confermato il proprio impegno a garantire transitabilità e sicurezza al tratto dell'Adige di sua giurisdizione, garantendo piena esenzione daziaria sia ai traffici diretti a Rovigo, sia a quelli transitanti per Badia – da cui si diramava l'Adigetto, diversivo del fiume che fluiva nel Polesine settentrionale per poi reimmettersi nell'Adige nei pressi di Loreo – o altro luogo dello stesso Polesine, e impegnandosi a restituire entro 15 giorni eventuali dazi indebitamente esatti a Rovigo, Lendinara o Badia:

stratam Athicis [...] liberam et expeditam et securam et sine aliquo dacio tam per Rodigium quam per Abbatiam quam per alium districtum Polesini pertinentem ad stratam Atticys [...] ita quod homines Veneciarum possint libere conducere et conduci facere eorum mercationes tam salem quam alias eorum mercationes per dictam stratam sine datio et impedimento aliquo eundo et redeundo ⁽¹⁷⁾.

Da allora e per qualche tempo Venezia aveva istituito un forte controllo sul transito di navi e merci per le acque dell'Adige e del Po, attraverso l'impiego di flottiglie armate – comandate rispettivamente dal capitano della strada dell'Adige e dal capitano del Po – a tutela dei traffici fluviali, e l'erezione di opere fortificate nei passaggi strategici dei due fiumi. L'organizzazione di servizi di scorta e pattugliamento delle navi e l'istituzione di presidi armati a protezione dei fiumi maggiori erano valsi ad attenuare i rischi e i pericoli connessi ai viaggi fluviali e garantirne la sicurezza. In particolare, per quanto riguarda l'Adige, la città lagunare aveva assunto il controllo di due posti di guardia, uno a Legnago, il secondo a Cervione; la sorveglianza dei traffici era stata affidata, come detto, ad un capitano, denominato *capitaneus stratae Athesis*, assistito da

⁽¹⁷⁾ ASVe, *Secreta, Pacta*, reg. 1, cc. 110r-v (patto del 1273 novembre 3), 111v (patto del 1274 ottobre 8), reg. 4, cc. 83r-96v (patto del 1240 giugno 9-agosto 17), 97r-100v (patto del 1258 gennaio 12); *Deliberazioni Maggior Consiglio* 1931, p. 113 (X, IV, 1273 agosto 30) e p. 114 (XI, I, 1274 maggio 3). GHETTI 1906, pp. 110-112, pp. 126-140, pp. 185-196, pp. 213-228; CESSI 1981, p. 231; DEAN 1986, pp. 60-61; SANDINI 1991, pp. 14-15; RÖSCH 1995, p. 439; VARANINI 1997, p. 164, p. 174.

una squadra di custodi. Le sue mansioni erano sia di natura poliziesca che fiscale: a lui spettavano, infatti, la custodia e il coordinamento della navigazione fluviale *pro custodia mercatorum Veneciarum et eorum mercationibus qui per flumen Athicis ire debent Veronam et deinde venire Venecias*; la tutela e la polizia dei traffici, in modo tale *quod dicta strata Athicis per alios non turbetur*; l'esazione delle imposte doganali e la regolamentazione dei commerci; la registrazione del transito di uomini e merci; l'applicazione, infine, della normativa sui sovraccarichi delle imbarcazioni e degli altri provvedimenti presi dalla capitale a protezione della navigazione interna

inquirere omnes platas, scaulas, burclos et aliud navigium quod vadit in Lombardiam tam eundo quam redeundo si fuerit honeratum ultra clavim per pueros consulum positum seu fictum dicto navigio, et si invenero aliquam vel aliquod honeratum ultra id quod dictum est, et etiam si invenero aliquam vel aliquod navigium sine clavo predicto, teneor et debeo accipere pignus librarum X pro quolibet nauta qui contravenerit et quociens contrafecerit et consulibus pignus illud destinare, significando eis per ordines quicquid de hoc inveneris ad hoc ut penam predictam eisdem trasgressoribus auferre valeant, sicut est per eorum bannum stridatum et ordinatum.

Sul basso corso del fiume e sul suo ingresso in laguna vigilava, inoltre, lo stesso podestà di Cavarzere, il quale all'occorrenza poteva armare alcuni ganzaroli con funzioni di *scortam mercationibus transeuntibus per Aticem* ⁽¹⁸⁾.

A partire da Ferrara, e approfittando degli assestamenti in atto nell'entroterra padano dopo il superamento della crisi imperiale-pontificia, Venezia aveva dunque cercato, attraverso una fitta trama di accordi commerciali, di estendere e consolidare il proprio controllo sull'intero corso del fiume, cercando il dialogo con i diversi potentati che ne detenevano la giurisdizione. In particolare si era preoccupata di disciplinare, a incremento dei commerci e per garantire dinamismo e movimento al proprio mercato, l'ingresso del corso d'acqua nel distretto padovano; ottenendo in tal senso da Padova, nella seconda metà del XIII secolo, le più ampie garanzie di accesso e transitabilità della via fluviale e patteggiando con essa le misure di sicurezza idonee per assicurare ai mercanti in transito, diretti o provenienti dall'emporio realtino, la libera circolazione

⁽¹⁸⁾ ASVe, *Collegio, Commissioni - Formulari*, reg. 1, c. 46r (commissione del capitano della strada dell'Adige, sec. XIII ex.); *Deliberazioni Maggior Consiglio* 1931, pp. 114-115 (XI, I, 1274 maggio 3, IV, 1277 marzo 11); *Deliberazioni Maggior Consiglio* 1934, p. 15 (67, 1282 dicembre 5); *Deliberazioni Consiglio dei Rogati* 1960, p. 252 (VII, n. 71, 1322 maggio). GHETTI 1906, pp. 137-140; VARANINI 1997, p. 164.

ne sul fiume. Nello specifico, nei patti dell'ottobre 1290, il comune patavino si era impegnato a mantenere libera e transitabile la *stratam Verone*, ossia il complesso di vie d'acqua e di terra incardinato appunto sull'Adige, cosicché detta strada risultasse *liberam et securam sine aliquo datio communi Paduae persolvendo in personis et rebus et mercationibus, quas conducent de Venetiis et districtum per Paduam et Paduanum et quas apportabunt a Verona et inde supra*¹⁹.

4. GESTIRE LA CONTINGENZA

Agli inizi del Trecento, tuttavia, Venezia aveva visto vacillare il sistema di intese e controlli approntati per imporre la propria egemonia commerciale sull'entroterra padano e le sue arterie di traffico; il profondo rancore di quanti subivano la pressione veneziana aveva determinato l'insorgere di nuove crisi; soprattutto era emersa in tutta evidenza l'intrinseca fragilità dell'apparato di difese e presidi di polizia predisposti sui fiumi maggiori a tutela dei traffici e della loro navigabilità. In particolare si erano velocemente deteriorati i rapporti dapprima con Padova, e subito a ruota con Ferrara. La guerra cosiddetta del sale, conclusasi con la vittoria veneziana sulla nemica Padova, sancita dal trattato di pace firmato a Treviso il 5 ottobre 1304 ⁽²⁰⁾, aveva lasciato tra i due rivali strascichi pesanti anche in fatto di viabilità e sicurezza della navigazione fluviale. Sebbene sin dal dicembre di quello stesso anno entrambe le parti si fossero impegnate a rimuovere prontamente dalle vie d'acqua tutti gli ostacoli e i presidi militari frapposti alla navigazione durante il conflitto, il ritorno alla normalità dei traffici fluviali era stato lento e difficoltoso. Inoltre, Padova, uscita malconcia dal conflitto e desiderosa di rivalse, anche economiche, aveva immediatamente aumentato i dazi di transito e smistamento delle merci in navigazione sull'Adige, imponendone pure di nuovi, sia nello scalo di Badia che in quello di Lendinara (di giurisdizione mista con i signori di Ferrara), quando invece, nelle convenzioni tra le parti seguite alla pace di Treviso, si era convenuto di smantellare tutti i dazi imposti durante la guerra, *pro conveniencia et bono passamento*. A detta di Padova, quei pedaggi erano di antichissima costituzione; che, dunque, Venezia non si lamentasse più oltre, giacché mai il comune patavino aveva concesso *flumen Atycis et stratam et loca predicta [...] libera et aperta sine dacio*,

⁽¹⁹⁾ ASVe, *Secreta, Pacta*, reg. 4, cc. 358r-370v, 387v-399v (1290 ottobre 2).

⁽²⁰⁾ SAMBIN 1952-1953, p. 205, 211; VARANINI 1997, pp. 170-171.

sine pedagio vel quolibet theloneo, come ora pretenderebbero i Veneziani, e se mai l'avevano fatto, si era sempre trattato di esenzioni temporanee, non più rivendicabili dopo la loro scadenza ⁽²¹⁾.

Il peggioramento repentino dei rapporti con l'entroterra padano aveva condotto in breve alla guerra con Ferrara (1308-1313); preso atto del fallimento del discorso politico nel regolare i rapporti esterni e le comunicazioni con l'Adriatico, Venezia non aveva esitato a prendere le armi per imporre, con la forza di una occupazione militare, la propria tutela sulla viabilità del più prossimo entroterra e sull'agibilità di vie di traffico vitali quale l'Adige e il Po. In piena guerra (nell'estate del 1309), gli alleati ferraresi avevano assaltato e abbattuto la fortezza di Marcamò, sulla foce del Po, simbolo dell'egemonia veneziana e baluardo dei suoi interessi sul fiume; ad una ad una, anche le altre bocche erano state poi interdette al passaggio delle navi veneziane. Per reagire all'impraticabilità del corso d'acqua, ora completamente avulso dal suo controllo, Venezia aveva cercato di deviare i traffici con la Lombardia sull'itinerario fluviale dell'Adige; a tal fine aveva stretto una nuova alleanza con gli Scaligeri di Verona (marzo 1310), che tra le altre cose aveva previsto l'escavazione di un nuovo canale di collegamento tra Adige e Po, a occidente dello scalo ferrarese, in modo tale da bypassare il tratto controllato da Ferrara, isolandone il mercato e superando per tale via il blocco alla navigazione del fiume ⁽²²⁾.

Fallito il tentativo di occupazione armata della città, Venezia, per ripristinare gli equilibri compromessi dalla crisi, aveva dovuto fare di nuovo affidamento sulle capacità compositive e regolative dei patti, non senza sacrifici e rinunce delle posizioni in precedenza acquisite. In particolare, negli accordi con Ferrara del maggio 1313, la città lagunare aveva dovuto sottoscrivere alcuni impegni lesivi della propria autonomia e supremazia commerciale, quali l'obbligo a fare tappa e ad avvalersi dello scalo ferrarese per i traffici diretti in Lombardia, a non scavare

⁽²¹⁾ ASVe, *Secreta, Commemoriali*, reg. 1, cc. 68r-69r (1304 dicembre), 76v (1305 maggio 2), 100v (1307 marzo 6), 103v (1307 marzo), 112r-113r (1307 agosto 5). I registi in *Commemoriali* 1876, I, p. 46, n° 203, p. 51, n° 239, p. 70, n° 306, p. 73, n° 314, p. 77, n° 327.

⁽²²⁾ Verona si era impegnata ad aprire un canale navigabile fra l'Adige e il Po, largo tanto da lasciar passare due navi di fronte; Venezia avrebbe avuto cura di deviare i traffici sulla nuova via d'acqua *benigno favore procurabit quod ipsa strata utatur et currat*: ASVe, *Secreta, Commemoriali*, reg. 1, c. 161v (in data 1310 marzo 24; ed. in MINOTTO 1873, p. 24; regesto in *Commemoriali* 1876, I, p. 116, n° 515). SORANZO 1905; RÖSCH 1979, pp. 4-5; DEAN 1986, pp. 61-62; SANDINI 1991, pp. 62-68; VARANINI 1997, p. 174.

nuovi canali e a lasciare immutato il corso del fiume Po, oltre alla rinuncia ad ogni diritto sulla città e sul forte di Marcamò; da ultimo aveva dovuto promettere di non servirsi del canale aperto di recente in territorio veronese per accedere, via Adige, al cuore della Lombardia, scavalcando il porto estense *per alveum de novo factum quo transitur seu navigatur per districtum veronensem*. La sequela di promesse e rinunce non aveva, tuttavia, intaccato i punti fermi del sistema di concessioni e immunità da sempre garantite al commercio veneziano, tra cui l'accessibilità degli itinerari fluviali, a partire dallo stesso Adige, la loro agibilità e la libertà dei traffici in esenzione da dazi e telonei. Se era venuto meno il tentativo di conquista territoriale di Ferrara, insomma, era rimasta pressoché intatta la pressione commerciale sulla città e sull'entroterra padano. Si era trattato piuttosto, terminate le ostilità, di recuperare alla piena efficienza gli itinerari con la Lombardia resi precari dalla guerra e di riannodare i rapporti diplomatici con i comuni del continente; ricostituendo l'intricato dedalo di patti e convenzioni atti a garantire all'emporio realtino la transitabilità dei fiumi padani e la navigazione in sicurezza sulle acque del continente ⁽²³⁾.

Così, già nell'aprile 1312, Venezia aveva stretto un nuovo patto commerciale con Padova, in cui il comune patavino aveva rinnovato l'impegno a conservare libera e sicura la via dell'Adige

quod strata seu navigium Atycis [...] per totum Paduanum districtum [...] debeat reddi et fieri libera et segura seu liberum et securum ab omni vexatione, turbatione, extorsione et violencia et a quibuscumque personis vel universitatibus omnibus, mercatoribus et mercationibus et aliis omnibus rebus transeuntibus, ascendendo vel descendendo per dictum navigium.

In caso di vessazione, estorsione, violenza o ruberia commesse lungo il fiume nel distretto patavino, sarebbe spettato a quel comune punire i colpevoli e risarcire i danni entro 40 giorni dalla formale richiesta inoltrata dalle competenti magistrature veneziane. Inoltre, *ut cesset omnis materia contentionis et scandali*, erano stati fissati con precisione i dazi e i pedaggi che gli ufficiali del comune di Padova avrebbero potuto esigere, negli scali di giurisdizione della città, dai mercanti o altre persone *deferentibus per dictam stratam sive navigium* ⁽²⁴⁾. Dopo Padova, il

⁽²³⁾ ASVe, *Secreta, Commemoriali*, reg. 1, cc. 192r-v (1312 ottobre 13), ed. in MINOTTO 1873, p. 27, regesto in *Commemoriali* 1876, I, pp. 121-122, n° 543); ASVe, *Secreta, Pacta*, reg. *Liber blancus*, cc. 103v-108v (1313 maggio 12). GHETTI 1906, p. 151, 155-157; DEAN 1986, pp. 61-62; SANDINI 1991, pp. 62-68; VARANINI 1997, pp. 174-175.

⁽²⁴⁾ ASVe, *Secreta, Pacta*, reg. 3, cc. 144r-146v (1312 aprile 10).

comune lagunare aveva tentato di regolare i propri rapporti anche con Verona, seppur con qualche tensione maggiore. Gli attriti erano aumentati in intensità, minacciando i fragili equilibri sin'allora mantenuti, nel giugno 1325, quando, per ragioni daziarie, si era rischiesta la rottura diplomatica, per il momento evitata. Verona, infatti, aveva denunciato presso i consiglieri veneziani l'impropria (e inopportuna) esazione di nuove imposte da parte di ufficiali lagunari nelle stazioni di posta collocate alla foce dell'Adige, nello specifico a Cavarzere; Venezia aveva replicato che, secondo i patti stabiliti tra i due comuni, essa aveva l'obbligo di mantenere aperte e sicure le vie d'acqua verso Verona, non certo di tenerle pure libere e franche. La stessa si era a sua volta lamentata per i nuovi balzelli imposti ai mercanti lagunari in transito per la chiusa di Rivoli, allo sbocco in pianura dell'Adige, nel distretto veronese; a fatica il comune atesino aveva sostenuto la sua estraneità giurisdizionale riguardo alla chiusa, allora di prerogativa diretta di Federico della Scala, cui spettava la riscossione dei dazi e telonei delle merci in transito. A distanza di pochi anni dalla pace del 1313, anche gli accordi faticosamente raggiunti con Ferrara avevano rischiato di saltare, e sempre per ragioni daziarie. Venezia, infatti, nel luglio 1329 si era molto lamentata con i marchesi d'Este per il mancato rispetto dei patti e per i dazi indebitamente imposti ai Veneziani negli scali atesini di Badia e Rovigo, in barba alle esenzioni ribadite da ultimo nei trattati del 1313. Solo l'impegno ferrarese a rispettare da allora le convenzioni e a garantire *quod pacta strate Aticis vel super ipsa strata facta serventur in totum* aveva scongiurato il peggio e mantenuti amichevoli e cordiali i rapporti con lo scomodo vicino ⁽²⁵⁾.

Nonostante gli sforzi veneziani di sistemare i rapporti esterni con le armi dei trattati e della diplomazia e di ottenere, a partire dai patti, una qualche forma di controllo e coordinazione sulla viabilità del continente, a pochi anni dalla guerra di Ferrara era intervenuta una nuova crisi a rimettere in discussione l'intero sistema di comunicazioni dell'entroterra. A metà degli anni Trenta del Trecento, infatti, i rapporti si erano improvvisamente deteriorati con gli Scaligeri di Verona, complicando in maniera intollerabile la viabilità e i traffici con l'area lombarda e l'Europa centro-settentrionale. Verona, infatti, aveva sempre rappresentato, in quanto città *border line*, collocata in area di confine e attraversata da alcune tra le più importanti vie di comunicazione internazionale – l'Adi-

⁽²⁵⁾ ASVe, *Secreta, Commemoriali*, reg. 2, cc. 161r-v (1325 giugno 23; regesto in *Commemoriali* 1876, I, pp. 264-265, n° 433), reg. 3, cc. 118r-119r (1329 luglio; regesto in *Commemoriali* 1876, II, p. 29, n° 167-168).

ge, il Po, la strada del Brennero e l'antica via Francesca –, uno degli snodi cruciali della viabilità dell'entroterra veneto ⁽²⁶⁾; per questo era stata oggetto costante delle attenzioni diplomatiche di Venezia, interessata a mantenere aperti e agibili gli accessi alla Lombardia e le strade per i valichi montani. Le relazioni tra le due città fondavano, come in parte già visto, su una lunga tradizione di patti e convenzioni, risalente al XII secolo; sin da quando cioè, nel trattato del 1107, i due contraenti avevano raggiunto una reciproca intesa sui transiti e l'agibilità dell'Adige, sia in tempo di pace che di guerra, e sulle misure di sicurezza da applicare alla navigazione sui fiumi maggiori, con facoltà riservata a Venezia di predisporre presidi armati di guardia e polizia a difesa dei propri commerci ⁽²⁷⁾.

Ebbene, lo strappo con Verona si era consumato, nell'estate del 1335, proprio per il tentativo della città scaligera, in spregio ai patti vigenti, di modificare radicalmente i rapporti di forza e di co-tutela sulle arterie fluviali del distretto, in particolare il Po, imponendo un nuovo sbarramento doganale ad Ostiglia e consolidando il proprio controllo sul fiume grazie all'acquisizione di Parma e Brescello. Venezia si era molto lamentata con Mastino e Alberto della Scala *occasione huius novitatis quam faciunt [...] apud Hostiliam, impediendo naves salis et aliarum mercationum contra formam pactorum*, pretendendo la rimozione immediata di *dictam novitatem et ordinent quod mercatores et mercationes libere per dictum locum transire possint secundum formam pactorum*; con la stessa veemenza aveva rivolto la medesima protesta alle città orbitanti attorno alla potenza Scaligera, chiedendo a gran voce il ripristino della piena navigabilità del fiume: *bonum et cursum strate Padi, quod est nostrum bonum*. Ad ulteriore risposta alle provocazioni veronesi, Venezia aveva pure deliberato il blocco dei rifornimenti di sale; fallito anche l'ultimo tentativo di risolvere la questione per via diplomatica, ottenendo la riapertura delle vie d'acqua, la città lagunare aveva stretto alleanza con Firenze, Milano e Ferrara, decidendosi infine per la guerra, dichiarata alla città atesina nel 1337 ⁽²⁸⁾.

⁽²⁶⁾ LANARO 1999, p. 44.

⁽²⁷⁾ CIPOLLA 1898, pp. 288-352; HAGEMANN 1949-1950, pp. 5-70; CAVALLARI 1966-1967, pp. 19-40; FANFANI 1977, p. 577; VARANINI 1997, p. 183.

⁽²⁸⁾ *Senato. Deliberazioni miste* 2007a, pp. 102-103, n° 268 (in data 1335 settembre 18), pp. 136-137, n° 354 (in data 1335 novembre 4), p. 174, n° 446 (in data 1336 gennaio 18), pp. 176-177, n° 450-451 (in data 1336 gennaio 26-28), pp. 218-219, n° 559-560 (in data 1336 marzo 18), pp. 232-233, n° 593-594 (in data 1336 aprile 18), p. 246, n° 630 (in data 1336 maggio 14); ASVe, *Secreta, Commemoriali*, reg. 3, c. 121r (in data 1335 luglio 2; regesto in *Commemoriali* 1876, II, p. 60, n° 360). SANDINI 1991, pp. 90-95; VARANINI 1997, pp. 178-179.

D'altronde, gli ostacoli crescenti frapposti dai comuni padani (non solo Verona) alle *vie de Lombardia* stavano creando seri imbarazzi alla mobilità e ai traffici veneziani, che nemmeno la diversificazione degli itinerari – politica sempre molto cara a Venezia, capace con grande senso pratico, nei momenti di difficoltà, di modificare il proprio sistema di riferimenti viari –, e la deviazione degli stessi su strade alternative erano più in grado di controllare. A tal proposito, fin dal 1313, Venezia aveva inaugurato il viaggio di Fiandra, con obiettivo non ultimo di crearsi un'alternativa marittima agli itinerari fluviali e terrestri sin'allora battuti per raggiungere l'Europa centro settentrionale; inoltre, in piena crisi con Verona, aveva deviato i traffici terrestri per la Francia e le Fiandre sulle strade del Friuli e si era attivata presso i comuni padani in contrasto con Verona per trovare nuovi accessi *stratarum Lombardie, Francie et Alemanie*. Tuttavia, si era trattato di soluzioni di ripiego, che non avevano in alcun modo rimediato ai disagi procurati alla viabilità veneziana dalla chiusura degli itinerari veronesi; urgeva pertanto una risposta forte e definitiva, che solo l'intervento armato avrebbe potuto in quel frangente garantire ⁽²⁹⁾.

La guerra si era conclusa nel 1338 con la sconfitta dei della Scala; la successiva pace del gennaio 1339 aveva sanzionato un drastico ridimensionamento delle ambizioni egemoniche dei signori veronesi, una immediata contrazione dei confini del dominio scaligero, ma soprattutto, per quanto qui interessa, il ripristino dei transiti fluviali e, con essi, un maggiore controllo di Venezia sulla percorribilità dei fiumi maggiori. In particolare, Mastino e Alberto della Scala avevano rimesso a Venezia la giurisdizione sul castello di Castelbaldo, baluardo fondamentale dei traffici sull'Adige, già di prerogativa padovana (a cui poi la fortezza sarebbe stata restituita), con facoltà di disporne liberamente

ita tamen quod pons, cathena et rastellum dicti castris de super Atasim tollantur et removeantur ex toto, ita quod nullo unquam tempore aliquid ibi vel alibi supra vel infra in terra vel aqua occasione ipsius loci vel castris exigatur vel exigi possit a mercatoribus vel de mercationibus aut aliis personis vel de aliis rebus ascendentibus vel descendentibus per inde aliquo modo vel ingenio.

Inoltre, si erano impegnati a garantire libertà di navigazione e commercio sul Po, promettendo pure di risarcire i danni e le estorsioni infer-

⁽²⁹⁾ *Senato. Deliberazioni miste* 2007a, p. 311, n° 815 (in data 1337 maggio 8), pp. 364-365, n° 962 (in data 1337 novembre 30).

ti a mercanti veneziani ad Ostiglia, durante i lunghi mesi della crisi tra le due città ⁽³⁰⁾.

Dopo Verona, la trama dei patti e delle convenzioni veneziane aveva stretto le proprie maglie sulle maggiori città venete, lombarde ed emiliane, con lo stesso fine di regolare i traffici commerciali con l'Italia padana e il nord Europa e rendere agibili i maggiori itinerari terrestri e fluviali del continente. La prima ad esserne coinvolta, nell'aprile del 1339, era stata propria Padova, l'immediata periferia di Venezia sul continente, che aveva giurato per l'ennesima volta di mantenere libere e transitabili tutte le vie d'acqua discorrenti sul proprio territorio, *absque ulla exactioe datii vel gabelle et alio quocumque impedimento* ⁽³¹⁾.

Da allora, e per tutto il Trecento, una complessa e funzionale politica pattizia aveva contribuito a mantenere distesi i rapporti con gli Scaligeri e di conseguenza aperte e fruibili le vie d'acqua veronesi. Qualche motivo di apprensione e attrito in più era semmai rimasto con Ferrara, in specie sulla viabilità del basso corso del Po e dell'Adige; contrasti che nemmeno l'intensificazione delle misure di vigilanza e polizia negli anni '60 del Trecento e il ripristino della flotta armata in pattugliamento sul fiume avevano saputo eliminare, rimanendo invece endemici e persistenti per tutto il corso del secolo ⁽³²⁾. Infatti, già a partire dalla metà del secolo Venezia aveva cominciato a lamentarsi presso il marchese Obizzo II d'Este *de multis impedimentis et extorsionibus, que per gentes et officiales marchionis fiunt tam in strata Padi quam in strata Aticis et alibi contra formam pactorum*. Il motivo della protesta era stato sempre lo stesso: i dazi e i pedaggi indebitamente esatti dagli ufficiali ferraresi a danno di mercanti veneziani *per viam Aticis contra formam pactorum*. Tuttavia, in quell'occasione si era usciti dall'impasse speditamente e con diplomazia, convocando a Venezia, nell'aprile 1350, gli ambasciatori dei marchesi di Ferrara, del signore di Verona, Mastino della Scala, e dei Gonzaga di Mantova per ribadire l'impegno comune ad eliminare ogni ostacolo e novità *que fiebant in strata Padi et in strata Aticis*. Ma appena qualche anno dopo, tra il 1366 e il 1367, i rapporti si erano fatti di nuovo tesi sempre a causa di incidenti daziari perpetrati a danno di mercanti

⁽³⁰⁾ ASVe, *Secreta, Pacta*, reg. 5, cc. 132r-150v (in data 1339 gennaio 24). SIMEONI 1962, pp. 63-156; ROSSINI 1975, pp. 547-626; VARANINI 1995, pp. 21-24; VARANINI 1997, pp. 174-175.

⁽³¹⁾ ASVe, *Secreta, Pacta*, reg. 5, cc. 186v-190r (1339 aprile 17: rettifica di due capi-toli del patto del 1338).

⁽³²⁾ *Senato. Deliberazioni miste* 2004, pp. 57-58, n° 125 (in data 1341 novembre 10). DEAN 1986, pp. 62-70; SANDINI 1991, pp. 90-95; VARANINI 1997, pp. 182-183, 185.

veneziani in transito per l'Adige o per il Po. Anche allora Venezia aveva dovuto fare la voce grossa per ottenere il rispetto degli accordi stabiliti tra le parti, in particolare pretendendo *quod [...] nullo modo imponet nec imponi permittet aliquod dadium vel impositionem sali nec aliis mercibus per Aticem defferendis, sed observabit et observare faciet cum effectu pacta ad literam sicut iacent*. Pure in quel caso le rimostranze veneziane erano presto rientrate, dietro espresso impegno del marchese di Ferrara *quod cives nostri [veneziani] per Athicem transeuntes et eorum merces libere, sine impedimento, transire permittantur nec fiat sibi aliqua extorsio* ⁽³³⁾.

Pur tra crisi ricorrenti, tuttavia, la rete degli accordi con l'entroterra padano aveva tenuto abbastanza bene, mantenendo nel complesso libere e praticabili le strade e le vie d'acqua continentali sino a tutto il Trecento. Le modificazioni geo-politiche dei primi decenni del Quattrocento, con l'acquisizione da parte della dominante dell'entroterra veneto e friulano, avevano aperto nuovi scenari, su cui andremo ora brevemente a riflettere, a mo' di conclusione.

5. PER CONCLUDERE: UNO SGUARDO SULLO STATO REGIONALE VENETO

In realtà, dai condizionamenti dello scenario geo-politico del più prossimo entroterra, a tal punto frammentato da non permettere alla dominante veneta di operare direttamente sopra il sistema idrografico e viario continentale, non se ne era usciti nemmeno dopo l'acquisizione della terraferma veneta e friulana agli inizi del Quattrocento. Anche dopo la costituzione dello stato regionale, infatti, una politica di coordinamento unitaria e razionale delle strade e delle vie d'acqua del continente aveva faticato a prendere forma, sfavorita da una realtà politica e istituzionale rimasta tendenzialmente policentrica, ad alto tasso di articolazione e di condivisione delle funzioni; in tale contesto, i livelli di decentramento amministrativo ed economico si erano mantenuti fisiologicamente elevati, con ripercussioni evidenti pure nel settore della viabilità, rimasta per lo più vincolata ai particolarismi delle antiche economie di distretto e ai vecchi modelli contrattuali, fondati sul riconoscimento alle

⁽³³⁾ *Senato. Deliberazioni miste* 2007b, p. 426, n° 915 (in data 1348 dicembre 8); *Senato. Deliberazioni miste* 2006, pp. 310-311, n° 508 (in data 1348 dicembre 8); *Senato. Deliberazioni miste* 2008, p. 65, n° 126 (in data 1350 aprile 12); ASVe, *Secreta, Commemoriali*, reg. 7, c. 72v (1366 dicembre; regesto in *Commemoriali* 1878, III, p. 55, n° 317); *Senato, Deliberazioni miste*, reg. XXXII, c. 39v (1367 aprile 2).

periferie di ampi margini di autonomia e sulla convivenza dialettica tra diversi interlocutori. Di fatto, lo stato regionale veneto aveva continuato a configurarsi come una maglia di poli urbani e distrettuali tra loro strettamente integrati e coesi, anche a livello di scambi e flussi di merci e persone, senza tuttavia arrivare mai ad acquisire una fisionomia pienamente verticistica e centralizzata, al punto da realizzare – se non in termini di mera progettualità – una politica delle strade complessiva, sistematica e di ampio respiro. Tutt'al più Venezia aveva continuato ad esercitare, come nel più recente passato, una sorta di protettorato sulle direttrici fluviali maggiori, atto di nuovo a garantirsi, attraverso il rinnovo dei vecchi accordi, la transitabilità e navigabilità, in statuto di piena esenzione daziaria, delle vie d'acque sfocianti in Adriatico. Non a caso, al momento delle dedizioni, la dominante non aveva fatto altro che riconoscere gli antichi patti sottoscritti con le città suddite, così accreditando sistemi già collaudati di gestione condivisa, empirica e patteggiata dell'apparato viario regionale⁽³⁴⁾.

A maggior ragione il sistema delle pattuizioni aveva continuato a funzionare nei confronti di quei poteri territoriali rimasti periferici anche dopo la formazione dello stato regionale, pur mantenendo porzioni di giurisdizione sui fiumi maggiori, in specie l'Adige e il Po. Così, e per finire, ancora nel 1459 la città lagunare aveva stretto l'ennesimo accordo commerciale con Ferrara per avere garantite l'accessibilità e la navigabilità dell'Adige, in piena esenzione daziaria, nel suo tratto ora di mista giurisdizione tra i due potentati confinanti. Nell'aprile di quell'anno, infatti, Venezia aveva firmato con Borso d'Este, signore di Ferrara, un nuovo patto *circa Aticem*, in cui erano stati fissati con estrema precisione i rispettivi ambiti di competenza e confermati i privilegi veneziani in tema di libertà di navigazione e privilegi daziari. In particolare si era stabilito, per ovviare a spiacevoli inconvenienti e garantire l'efficienza del tratto viario, che il corso finale dell'Adige, prima della sua immissione in territorio ducale, sarebbe stato di piena giurisdizione veneziana dalla sua linea mediana verso Padova, restando la metà che guardava al Polesine di prerogativa sovrana del signore ferrarese⁽³⁵⁾.

⁽³⁴⁾ Accolgo qui le riflessioni proposte da LANARO 1999, pp. 22, 27, 30, 38, 43, 48, 53-57 e ampiamente acquisite anche dalla storiografia successiva.

⁽³⁵⁾ ASVe, *Secreta, Commemoriali*, reg. 15, cc. 65v-66r, in data 1459 aprile 17 (rege-sto in *Commemoriali* 1878, V, p. 138, n° 58).

BIBLIOGRAFIA

- BARBIERI G., 1973 - *L'arteria atesina nelle sue millenarie premesse storico-mercantili*, «Economia e storia», 20, pp. 7-21.
- BERGIER J.-F. & COPPOLA G. (edd.), 2007 - *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (secoli XIII-XIV)*, Bologna.
- BORELLI G. (ed.), 1977 - *Una città e il suo fiume. Verona e l'Adige*, introduzione di G. Barbieri, I-II, Verona.
- BORELLI G., 1979 - *Uomini e acque nella Repubblica veneta tra secolo XVI e secolo XVIII: il tratto veronese dell'Adige*, Verona.
- CAGNIN G., 2003 - *Vie di comunicazione tra Veneto continentale e Friuli*, in D. GALLO & F. ROSSETTO (edd.), *Per terre e per acque: vie di comunicazione nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Padova, pp. 119-164.
- CALZONA A. & LAMBERINI D. (edd.), 2010 - *La civiltà delle acque tra Medioevo e Rinascimento. Atti del Convegno internazionale*, Firenze.
- CAVALLARI V., 1966-1967 - *Il patto del 1107*, «Studi storici veronesi», 16-17, pp. 19-40.
- CESSI R., 1981 - *Storia della Repubblica di Venezia*, Firenze.
- CIPOLLA C., 1898 - *Note di storia veronese. Trattati commerciali e politici del sec. XII, inediti o imperfettamente noti*, «Nuovo Archivio Veneto», 15, pp. 288-352.
- CIRIACONO S., 1981 - *Scrittori di idraulica e politica delle acque*, in G. ARNALDI & M. PASTORE STOCCHI (edd.), *Storia della cultura veneta*, III/3, *Dal primo Quattrocento al concilio di Trento*, Vicenza, pp. 491-512.
- I Commemoriali della Repubblica di Venezia. Regesti*, a cura di R. Predelli, I, Venezia 1876.
- I Commemoriali della Repubblica di Venezia. Regesti*, a cura di R. Predelli, II, Venezia 1878.
- DEAN T., 1986 - *Venetian economic hegemony: the case of Ferrara*, «Studi veneziani», n.s., 12, pp. 45-98.
- DEGRASSI D., 2007 - *Dai monti al mare. Transiti e collegamenti tra le Alpi orientali e la costa dell'alto Adriatico (secoli XIII-XV)*, in J.-F. BERGIER & G. COPPOLA (edd.), *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (secoli XIII-XIV)*, Bologna, pp. 161-187.
- Le deliberazioni del Consiglio dei Rogati (Senato). Serie «Mixturem»*, I, *Libri I-XIV [1293-1331]*, a cura di R. Cessi, P. Sambin, Venezia 1960.
- Deliberazioni del Maggior Consiglio di Venezia*, a cura di R. Cessi, II, Bologna 1931.
- Deliberazioni del Maggior Consiglio di Venezia*, a cura di R. Cessi, III, Bologna 1934.
- DEMO E., 2009 - *Dalla Terraferma al Mediterraneo. Traffici, vie d'acqua e porti dell'Italia centro-meridionale nelle strategie dei mercanti delle città del dominio veneziano (secc. XV-XVII)*, in C. ZACCARIA, D. ANDREZZI & L. PANARITI (edd.), *Acque, terre e spazi dei mercanti. Istituzioni, gerarchie, conflitti e pratiche dello scambio dall'età antica alla modernità*, Trieste, pp. 245-268.
- DI GIANFRANCESCO M., 1975 - *Per una storia della navigazione padana dal medioevo alla vigilia del Risorgimento*, «Quaderni storici», X, pp. 199-226.
- ESCOBAR S., 1980 - *Il controllo delle acque: problemi tecnici ed interessi economici. Il controllo delle acque a Venezia nel Cinquecento: tra progetto tecnico e progetto politico*, in G. MICHELI (ed.), *Storia d'Italia. Annali*, 3, *Storia e tecnica*, Torino, pp. 83-153.

- FACCIOLI G., 1956 - *Verona e la navigazione atesina. Compendio storico delle attività produttive dal XII al XIX secolo*, Verona.
- FANFANI T., 1977 - *L'Adige come arteria principale del traffico tra nord Europa ed emporio reattivo*, in G. BORELLI (ed.), *Una città e il suo fiume. Verona e l'Adige*, introduzione di G. Barbieri, II, Verona, pp. 571-629.
- GALLO D. & ROSSETTO F. (edd.), 2003 - *Per terre e per acque: vie di comunicazione nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Padova.
- GHETTI B., 1906 - *I patti fra Venezia e Ferrara dal 1191 al 1313 esaminati nel loro testo e nel loro contenuto storico*, Roma.
- GRECI R., 2000 - *Vie di comunicazione, economia, fonti economiche*, in R. GRECI (ed.), *Un'area di strada. L'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche, Atti dei convegni di Parma e Castell'Arquato, novembre 1997*, Bologna, pp. 117-136.
- GRECI R., 2010 - *Le città navigabili. I progetti dell'età comunale*, in A. CALZONA & D. LAMBERINI (edd.), *La civiltà delle acque tra Medioevo e Rinascimento, Atti del Convegno internazionale*, Firenze, pp. 177-196.
- HAGEMANN W., 1949-1950 - *Contributi per la storia delle relazioni fra Verona e Venezia dal sec. IX al sec. XIII*, «Studi Storici Veronesi», 2, pp. 5-70.
- LANARO P., 1999 - *I mercati nella Repubblica Veneta. Economie cittadine e stato territoriale (secoli XV-XVIII)*, Venezia.
- MANNORI L., 1994 - *Il sovrano tutore. Pluralismo istituzionale e accentramento amministrativo nel principato dei Medici*, Milano.
- MINOTTO A.S., 1873 - *Acta et diplomata e R. Tabulario Veneto chronologico ordine ac principium rerum ratione inde a recessione tempore usque ad medium saeculum XIV summatim regesta*, 3/1, *Documenta ad Ferrariam, Rhodigium, Policinium ac Marchiones Estenses spectantia*, II, Venezia.
- ORLANDO E., 2000 - *Quando la Piave vien fuori: alluvioni, contenimento delle acque e difesa del territorio nel Trevigiano del secondo '400*, «Studi veneziani», n.s., 40, pp. 41-65.
- ORLANDO E., 2008 - *Altre Venezia. Il Dogado veneziano nei secoli XIII e XIV (giurisdizione, territorio, giustizia e amministrazione)*, Venezia.
- ORLANDO E., 2010 - *Statuti e politica stradale. Una fonte per la conoscenza della viabilità veneta*, in E. ORLANDO (ed.), *Strade, traffici, viabilità in area veneta. Viaggio negli statuti comunali*, presentazione di G. Ortalli, Roma, pp. 11-76.
- ORLANDO E., 2011 - *Governo delle acque e navigazione interna. Il Veneto nel basso medioevo*, «Reti Medievali Rivista», 12/2, pp. 1-43, <<http://rivista.retimedievali.it>>.
- PASA M., 1999 - *Acqua, terra, uomini nella pianura veneta*, Verona.
- PORTO L., 2009 - *Trasporti e commerci lungo la via dell'Adige in età veneziana: una panoramica*, in W. PANCIERA (ed.), *Questioni di confine e terre di frontiera in area veneta. Secoli XVI-XVIII*, Milano, pp. 287-301.
- RACINE P., 1986 - *Poteri medievali e percorsi fluviali nell'Italia padana*, «Quaderni storici», 61, pp. 9-32.
- RIEDMANN J., 1997 - *Vie di comunicazione, mezzi di trasporto*, in S. DE RACHEWILTZ & J. RIEDMANN (edd.), *Comunicazione e mobilità nel Medioevo. Incontri fra il Sud e il Centro dell'Europa (secoli XI-XIV)*, Bologna, pp. 109-135.
- RÖSCH G., 1979 - *I rapporti tra Venezia e Verona per un canale tra Adige e Po nel 1310 nell'ambito della politica del traffico Veneziano*, Venezia.

- RÖSCH G., 1985 - *Venezia e l'impero, 962-1250. I rapporti politici, commerciali e di traffico nel periodo imperiale germanico*, Roma.
- RÖSCH G., 1995 - *Le strutture commerciali*, in G. CRACCO & G. ORTALLI (edd.), *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, II, *L'età del Comune*, Roma, pp. 437-460.
- ROSSINI E., 1975 - *La signoria scaligera dopo Cangrande*, in *Verona e il suo territorio*, III/1, Verona, pp. 547-626.
- SALVESTRINI F., 2010 - *Navigazione e trasporti sulle acque interne della Toscana medievale e protomoderna (secoli XIII-XVI)*, in A. CALZONA & D. LAMBERINI (edd.), *La civiltà delle acque tra Medioevo e Rinascimento, Atti del Convegno internazionale*, Firenze, pp. 197-220.
- SAMBIN P., 1952-1953 - *Le relazioni tra Venezia, Padova e Verona all'inizio del sec. XIV*, «Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti. Classe di scienze morali e lettere», 111, pp. 205-215.
- SANCASSANI G., 1977 - *La legislazione fluviale a Verona dal libero comune all'epoca veneta (secoli XIII-XVIII)*, in G. BORELLI (ed.), *Una città e il suo fiume. Verona e l'Adige*, introduzione di G. Barbieri, I, Verona, pp. 397-481.
- SANDINI L. (ed.), 1991 - *I patti con Brescia. 1252-1339*, Venezia 1991.
- SCARAMELLINI G., 2007 - *Vie di terra e d'acqua fra Lario e val di Reno nel medioevo. Nodi problematici e soluzioni pratiche sulle direttrici transalpine del Settimo e dello Spluga*, in J.-F. BERGIER & G. COPPOLA (edd.), *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (secoli XIII-XIV)*, Bologna 2007, pp. 11-64.
- SETTIA A.A., 2003 - *Conclusioni*, in D. GALLO & F. ROSSETTO (edd.), *Per terre e per acque: vie di comunicazione nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Padova, pp. 319-332.
- SIMEONI L., 1962 - *Le origini del conflitto veneto-fiorentino-scaligero (1336-1339) e note sulla condotta della guerra (con appendici di documenti)*, in L. SIMEONI, *Studi su Verona nel Medioevo*, III, a cura di V. Cavallari, Verona, pp. 63-156.
- SORANZO G., 1905 - *La guerra fra Venezia e la Santa Sede per il dominio di Ferrara (1308-1313)*, Città di Castello.
- TURRI E. & RUFFO S. (edd.), 1992 - *L'Adige. Il fiume, gli uomini, la storia*, Verona.
- VARANINI G.M., 1995 - *Istituzioni, politica e società (1329-1403)*, in A. CASTAGNETTI & G.M. VARANINI (edd.), *Il Veneto nel medioevo. Le signorie trecentesche*, Verona, pp. 1-123.
- VARANINI G.M., 1997 - *Venezia e l'entroterra (1300 circa-1420)*, in G. ARNALDI & G. CRACCO, A. Tenenti (edd.), *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima*, III, *La formazione dello Stato patrizio*, Roma, pp. 159-236.
- VARANINI G.M., 2009 - *Appunti sul sistema stradale nel Veneto tardomedievale. Secoli XII-XV*, in T. SZABÓ (ed.), *Die Welt der europäischen Strassen. Von der Antike bis in die Frühe Neuzeit, Atti del Convegno "Die Welt der Europäischen Strassen"*, Göttingen, 7-9 dicembre 2006, Köln-Weimar-Wien, pp. 97-117.
- Venezia - Senato. Deliberazioni miste*, VII, *Registro XX (1341-1342)*, a cura di F. Girardi, Venezia 2004.
- Venezia - Senato. Deliberazioni miste*, XII, *Registro XXV (1349-1350)*, a cura di F. Girardi, Venezia 2006.
- Venezia - Senato. Deliberazioni miste*, IV, *Registre XVII (1335-1339)*, par F.-X. Leduc, Venezia 2007.

Venezia - Senato. *Deliberazioni miste*, XI, *Registro XXIV (1347-1349)*, a cura di E. Orlando, Venezia 2007.

Venezia - Senato. *Deliberazioni miste*, XIII, *Registro XXVI (1350-1354)*, a cura di F. Girardi, Venezia 2008.

VERGANI R., 2003 - *Le vie dei metalli*, in D. GALLO & F. ROSSETTO (edd.), *Per terre e per acque: vie di comunicazione nel Veneto dal Medioevo alla prima età moderna*, Padova, pp. 307-318.

ZAMBONI C., 1925a - *La navigazione sull'Adige*, Venezia.

ZAMBONI C., 1925b - *La navigazione sull'Adige in rapporto al commercio veronese*, «Istituto federale di credito per il risorgimento delle Venezia», XL, pp. 5-80.