

IL PAESAGGIO E GLI UOMINI

Piemonte meridionale e variabilità alpina: note sugli scambi commerciali con la Provenza dal XIII al XV secolo

RINALDO COMBA, GIUSEPPE SERGI

1. L'analisi della rete stradale delle Alpi marittime sviluppata sulla base di documentazione in gran parte inedita* apre problemi normalmente ignorati dalla maggiore letteratura sulle strade medievali dell'Italia superiore. Ottime opere di carattere generale come quelle di Oehlmann, di Tyler, di Renouard dedicano scarso spazio alle vie di transito locale, considerate complementari alle maggiori vie di comunicazione e a queste associate nella medesima problematica¹. La convinzione da cui muoviamo nelle nostre ricerche è invece che le zone alpine non attraversate da grandi strade di importanza europea debbano essere studiate con strumenti diversi e peculiari, con maggiore attenzione per l'incidenza dei poteri signorili locali e per la cronologia dell'intensità dei traffici lungo i vari percorsi.

Grandi valichi come il Moncenisio e il Gran S. Bernardo, che si ritagliano nettamente in ardui tratti di catena alpina e che non hanno che pochissimi passi concorrenti nella loro zona quanto a comodità di transito e a brevità del percorso montano, sono caratterizzati da una permanente elevata utilizzazione che può in parte prescindere dai mutamenti di situazione politica e che parzialmente giustifica una visione statica della loro funzione storica. I poteri che entrano in concorrenza per il controllo delle valli che afferiscono ai maggiori valichi non possono, se non in misura minima, dirottare commerci e pellegrinaggi su altri passi ma lottano duramente per il controllo dei passi già affermati²: come è stato inequivocabilmente dimostrato per i Savoia, l'esistenza di

* La stesura di questo contributo, risultato di una ricerca comune, è stata condotta per il paragrafo 2 da Rinaldo Comba e per i paragrafi 1 e 3 da Giuseppe Sergi.

¹ E. OEHLMANN, *Die Alpenpässe im Mittelalter*, I, in *Jahrbuch für schweizerische Geschichte*, t. III, 1878, pp. 205 sg.; J.-E. TYLER, *The Alpine Passes. The Middle Ages (962-1250)*, Oxford, 1930, p. 48; Y. RENOARD, *Les voies de communication entre la France et le Piémont au Moyen Age*, in «BSBS», LXI, 1963, pp. 251-254. Cfr. inoltre M.C. DAVISO DI CHARVENSOD, *I pedaggi delle Alpi occidentali nel medio evo*, Torino 1961.

² Su questo tipo di concorrenza cfr. G. SERGI, *L'aristocrazia della preghiera. Politica e scelte religiose nel medioevo italiano*, Roma 1994, p. 133: nel XIII secolo i Savoia e i conti d'Albon ten-

importanti vie di comunicazione alpina e la permanenza nel tempo del loro uso ha un forte influsso sulla stessa fisionomia dei principati territoriali, che privilegiano l'espansione su certe zone e ramificano le proprie aree di giurisdizione seguendo le direttrici suggerite dalle maggiori strade³. Nella regione delle Alpi Marittime non sono da escludere tendenze dello stesso genere: soprattutto anche in questo caso lo spartiacque non costituisce confine naturale efficace. I confini sono soltanto quelli, continuamente fluttuanti, che separano diverse aree di dominazione raramente estese in modo compatto su uno solo dei versanti alpini. Tuttavia alla minor altitudine di questo tratto meridionale della catena alpina corrisponde una maggior espansione del sistema montuoso⁴, con percorsi montani troppo lunghi, nessuno dei quali appare nettamente preferibile agli altri: il viaggiatore sceglie il valico sulla base dell'ubicazione della sua meta, oppure dei vantaggi – minor carico di pedaggi, maggior sicurezza – dei percorsi vallivi. In una simile situazione è massima la possibilità d'intervento per i detentori del potere locale: possono inaugurare nuovi percorsi, rilanciare percorsi caduti in disuso, boicottare passi controllati da signorie rivali. Un tale margine d'azione è concesso in maggior misura quando le iniziative prese non si scontrano con gli interessi che ruotano intorno ai maggiori commerci europei, ma con quelli, ben più indifesi, delle comunità montane e del consumo locale. Tali considerazioni invitano a dare particolare rilievo ai problemi di utilizzazione delle vie alpine fra Piemonte e Provenza e alla costruzione di nuove strade, in modo da consentire un'interpretazione per quanto possibile dinamica e articolata dello sviluppo della rete stradale, in connessione con il variare delle dominazioni politiche e della situazione economica.

2. La ricostruzione esatta dei tracciati delle strade medievali presenta numerose difficoltà e allo stato attuale delle ricerche è in larga parte impossibile per quanto riguarda il Piemonte sud-occidentale, essendo mancato per questa zona quel lavoro collettivo di storici e di archeologi che può affrontare esaurientemente tale problema. Senza pretendere quindi di dare risposte definitive ed esatte anche nei dettagli su tale argomento, perché le informazioni precise se gli itinerari sono assai rare e sparse a caso nella documentazione, si è tentato qui di ricostruire nelle sue linee fondamentali il tracciato delle vie alpine del Piemonte sud-occidentale nel tratto compreso fra il colle di Tenda e quello delle Traversette, partendo da una *recensio* dei punti di pedaggio e di fiera e utilizzando le scarse notizie provenienti da una documentazione estremamente varia.

tano di espandere le loro aree d'influenza anche cercando di convogliare i traffici sui passi da loro controllati, il Moncenisio i primi, il Monginevro i secondi.

³ G. TABACCO, *Forme medievali di dominazione nelle Alpi occidentali*, in «BSBS» LX, 1962, p. 327-354; ID., *La formazione della potenza sabauda come dominazione alpina*, in *Die Alpen in die europäischen Geschichte des Mittelalters*, Stuttgart, 1965 = *Vorträge und Forschungen*, X, p. 221-231.

⁴ RENOARD, *Les voies* cit., p. 254.

Tre valli mettono in comunicazione diretta Cuneo e la Provenza: la valle Vermenagna, la valle Gesso e la valle Stura. Tutte tre sono espressamente citate in un tratto commerciale del 5 febbraio 1259 stipulato a Cuneo tra Raimondo Asinario, podestà e rappresentante dello stesso comune, e due ammiragli di Nizza, Guglielmo Olivario e Giacomo Cais, ambasciatori del siniscalco del conte di Provenza Carlo d'Angiò. Nella convenzione, anche se non mancano generici accenni a «mercatores portantes vel ducentes aliquas mercantias», si insiste soprattutto sul traffico del sale e «strata salis» è chiamata la via che congiunge Nizza e Cuneo spingendosi fino ad Asti e Pavia. Tra le valli percorse dalla «via del sale» nel tratto compreso tra Cuneo e Nizza «strata Cunei» sono elencate appunto la valle Vermenagna, la valle Stura e la valle Gesso⁵. Una lettura attenta del grano, dove i nomi delle tre valli non sono elencati in ordine geografico, sembra far emergere che la strada più battuta e che stava più a cuore alle parti contraenti fosse quella del colle di Tenda e che segissero in ordine di importanza quelle della Stura e del Gesso⁶.

Che in pacifico uso della strada della valle Vermenagna interessasse alla classe dirigente cuneese è confermato indirettamente dal tratto di alleanza stipulato il 31 agosto 1279 tra Pietro Balbo, conte di Ventimiglia, e il comune di Cuneo, alcune clausole del quale sembrano stipulate appositamente per impedire frizioni nell'esercizio dei diritti signorili nelle località di Vernante e Limone. Il comune di Cuneo rinunciò definitivamente in quest'occasione a una politica espansionistica per il controllo dell'alta valle Vermenagna (Vernante e Limone) in cambio dell'alleanza con Pietro Balbo⁷. Successivi trattati modificarono sensibilmente i termini dei rapporti economici tra Cuneo e l'alta valle Vermenagna con particolare riferimento ai rapporti città-campagna-montagna, ma non misero più in discussione le clausole fondamentali di questo patto⁸. La strada della valle Vermenagna era allora probabilmente la più battuta per il trasporto da Nizza a Cuneo del sale nel cui commercio si distinguevano i conti di Ventimiglia e signori di Tenda che nel 1369 stipularono con gli Angioini una interessante convenzione relativa all'utilizzo della strada in oggetto e all'acquisto annuale di notevoli partite di sale alla gabella di Nizza⁹. L'ulteriore approfondimento degli studi che stiamo compiendo permetterà forse di circo-

⁵ *Cuneo 1198-1382. Documenti*, a cura di P. Camilla, Cuneo 1970, pp. 68 sg., doc. 44: G.M. MONTI, *La dominazione angioina in Piemonte*, Torino 1930 (BSSS, 116), pp. 321 sg., doc. 1.

⁶ V. in merito quanto già osservato da M. FULIANO, *La penetrazione e il consolidamento della potenza angioina in Italia*, in «Archivio storico per le province napoletane», t. XXXIX, 1959, pp. 58 sg.

⁷ *Cuneo... Documenti* cit., pp. 135 sg., doc. 79.

⁸ *Op. cit.*, p. 225, doc. 117 del 12 marzo 1322; *Privilegi, prerogative, immunità, concessioni, transazioni et patti di diverse sorti concessi dalli serenissimi duchi di Savoia alla città di Cuneo et suo mandamento et insieme alter conventioni tra detta città et terre circonvicine*, Torino 1590, pp. 73 sg., doc. del 17 agosto 1440, pp. 80 sg., doc. del 8 ottobre 1444.

⁹ AST, Corte, Contado di Nizza, mazzo 51, fasc. 7. Cfr. G. BELTRUTTI, *Briga e Tenda: storia antica e recente*, Bologna 1954, pp. 116-117.

stanziano meglio il discorso su questa strada sia in rapporto alle variazioni intervenute nella sua utilizzazione nel corso del tempo, sia per quanto riguarda la sua importanza in rapporto alle altre vie di comunicazione. Ulteriori precisazioni per quanto attiene il tracciato da essa seguito possono venire dallo studio di una interessantissima serie di mappe del secolo XVII conservate nella sezione «Camerale» dell'Archivio di Stato di Torino¹⁰.

Senza altro meno frequentata doveva essere la valle Gesso, ma una strada che partendo da questa valle mettesse in comunicazione Cuneo e Nizza passando esclusivamente in terre di dominazione sabauda fu costruita alla metà del quattrocento da Paganino del Pozzo per il trasporto quasi esclusivo del sale¹¹. Si ha qui un primo indizio dei riflessi delle variazioni politiche ed economiche sull'utilizzazione dei vari tracciati.

La valle Stura fu invece sempre meno utilizzata nel corso del basso medio evo. Se davvero l'ordine con cui le tre valli compaiono nel documento citato del 1259 è un riflesso della loro diversa importanza, si può affermare che in quel momento la strada della valle Stura era la seconda fra quelle qui esaminate. Confermano il suo livello di utilizzazione il cospicuo numero di fiere e di mercati in gran parte già esistenti nella prima metà del trecento. Vi si teneva infatti una fiera annuale a Bersezio, Vinadio e Demonte, mentre in queste due ultime località si teneva pure un mercato settimanale¹². I conti delle castellanie, per ragioni che sarebbe lungo esaminare in questa sede, non accennano che in qualche caso ai redditi della «curaria nundinarum», ma una escussione di testimoni del 1480 indica la provenienza di alcune persone presenti alla fiera di Bersezio: Nizza, Vinadio, Pietraporzio, altri centri non specificati della valle Stura, S.-Etienne-de-Tinée, Barcelonnette, Meyronnes, Jausiers¹³. Ma il ruolo di queste fiere e gli spostamenti che intervengono nella dislocazione dei mercati non si potranno approfondire senza studiare attenta-

mente i rapporti città-campagna su scala multiregionale: sappiamo infatti che animali acquistati nel secolo XV alle fiere di Bersezio e di Acceglio (in valle Maira) erano infatti venduti a Genova da mercanti del Saluzzese¹⁴. La strada della valle Stura fra tre e quattrocento, tuttavia, è sempre meno usata. La storia degli introiti del pedaggio di Vinadio, l'unico per cui si dispone, almeno a partire dal 1389, di una serie non eccessivamente discontinua di dati, è, sotto questo punto di vista, emblematica. Verso la metà del secolo XIV sembra verificarsi una flessione nelle entrate, ma i dati sono troppo scarsi per poter essere interpretati con sicurezza¹⁵. Successivamente, contrariamente a quanto ci si potrebbe attendere, la dominazione sabauda sul luogo a partire dal 1388 non contribuì a rivitalizzare questa arteria, due punti fondamentali della quale restarono in mano ai Bolleris legati agli Angioini. Negli ultimi dieci anni del trecento sia per le difficoltà rappresentate da queste *enclaves* dei Bolleris, sia per la guerra che ancora infuriava in quelle regioni i proventi tesero generalmente al ribasso. Da 44 lire e 14 soldi di denari viennesi speronati incassati nel 1389 si scese a 40 lire negli anni 1390-1392, a 39 lire nel 1393. Si risalì poi a 44 lire nel 1394 per ridiscendere a 37, 39 34 lire negli anni 1395-1397. L'incasso degli anni 1398-1399 fu rispettivamente di 40 e 35 lire¹⁶. Entrate appena un po' più sostenute si hanno invece nel primo quarto del XV secolo quando la firma del pedaggio si stabilizza sui 25 fiorini di piccolo peso equivalenti a 40 lire di denari viennesi speronati¹⁷. A partire dalla metà del secolo gli introiti scesero progressivamente e alla fine del secolo gli introiti scesero progressivamente e alla fine del secolo si attestarono sui 12-13 fiorini di piccolo peso annui¹⁸. La maggiore lunghezza del percorso nella direzione di Nizza, le *enclaves* di Demonte e di Roccasparvera, l'apertura della nuova strada di Paganino del Pozzo stavano ormai riducendo a un ruolo sempre più marginale la valle Stura.

Le valli che si trovano a nord della Stura fino alla valle Po ebbero, a quanto pare, nel basso medio evo un'importanza molto limitata. Di queste valli soltanto tre si prolungano fino allo spartiacque alpino: la valle Maira, che mette capo al colle Maurin, la valle Varaita e la valle Po, che mettono rispettivamente capo al colle dell'Agnello e al colle delle Traversette. Il traffico che vi si svolgeva dovette essere di rilevanza quasi esclusivamente locale, almeno per quanto riguarda le valli Maira e Varaita. Non mancavano i contatti con le valli del versante opposto come si evince dalla creazione di una fiera ad Acceglio nel 1329¹⁹, dalla presenza attiva dei mulattieri e dei mercanti di

¹⁰ AST, Camerale, art. 664, paragrafi 26-49.

¹¹ A. TALLONE, *La strada Cuneo-Nizza e Paganino Dal Pozzo nel secolo XV secondo nuovi documenti*, in «Fert», 1941, pp. 52-86.

¹² Per Vinadio: Arch. dep. B.-du.-Rh., B 1520 (anni 1338-1339), f. 40 r.; Arch. com. di Vinadio Pergamene, Ricognizione dei diritti dei Savoia del 1559, rotolo contenente la copia di vari documenti antichi tra cui le convenzioni stipulate dal comune con il conte Amedeo VII di Savoia il 7 ottobre 1388 e la copia degli statuti locali, probabilmente del secolo XV con accenni alla fiera e al mercato. Per la fiera di Bersezio, oltre alla nota seguente, M. RISTORTO, *Demonte, Storia civile e religiosa di un comune di Valle Stura*, Cuneo 1973, p. 90. L'A. utilizza una ricognizione di diritti (analoga e contemporanea a quella di Vinadio) che si trova nella Biblioteca del seminario di Cuneo e che egli chiama *Chartarium communitatis Bersetti: 1372-1559* (*op. cit.*, p. 346). Nonostante l'interessamento delle autorità diocesane non ho potuto verificare l'esattezza di questa e di altre notizie fornite dal volume su Demonte per le resistenze del Ristorto stesso, che è anche responsabile della Biblioteca del seminario. La fiera di Demonte non è invece nota al medesimo autore, che accenna esclusivamente all'esistenza di un mercato (*op. cit.*, p. 90), nonostante che essa sia menzionata nel noto *Codex Demontis (1305-1509)*, a cura di P. Motta, Asti 1908, p. 30.

¹³ Arch. com. di Sambuco, Pergamene, Ricognizioni dei diritti spettanti ai Savoia nel 1559, rotolo contenente in copia l'escussione dei testi citata.

¹⁴ J. HEERS, *Gênes au XV^e siècle. Activité économique et problèmes sociaux*, Paris 1961, p. 357.

¹⁵ Arch. dep. B.-du.-Rh., B 1517, fol. 111 r.; B 1519, fol. 27 r.; B 1520, fol. 40 r.

¹⁶ AST, Camerale, art. 6, Conti della castellania di Barcellona, mazzi 1 e 2, rotoli 3-5.

¹⁷ AST, Camerale, art. 84, Conti della castellania di Vinadio, mazzo 1, rotoli 1-7.

¹⁸ AST, Camerale, art. 6, Conti della castellania di Barcellona, mazzi 5 e 6, fasc. 21-35.

¹⁹ D. MULETTI, *Memorie storico diplomatiche appartenenti alla città e ai marchesi di Saluzzo*, III, Saluzzo 1830, p. 175.

Acceglio sulle strade alpine e al mercato di Barcelonnette²⁰, dall'accenno al transito consueto di «bestie ultramontane» in valle Varaita nel 1264²¹. Anche i tracciati stradali non dovevano essere dei migliori. Nell'alta valle Maira mancava una *via publica et itinerabilis* che la congiungesse al versante opposto ancora nella seconda metà del secolo XV, durante il quale si assiste, per almeno due di queste vallate, al netto miglioramento della rete viaria esistente. Nel 1478 il marchese Ludovico II di Saluzzo e il re di Francia stipularono con i nobili Martino de Albano e Baldassarre di Piasco un contratto per la costruzione di una galleria sotto il Viso al colle delle Traversette²² e nel 1486, sfruttando la costruzione di una «via publica et itinerabilis» che congiungesse l'alta valle Maira, attraverso il colle delle Monache, al versante opposto²³. Su tale argomento si può per il momento osservare che la costruzione di queste nuove strade avvenne in un secolo in cui tutto il sistema viario alpino del Piemonte sud-occidentale venne decisamente migliorato e che questo miglioramento era in buona parte connesso con il trasporto del sale: anche il «buco del Viso» doveva servire soprattutto al trasporto nel marchesato di Saluzzo del sale proveniente dalla zona di Berre²⁴.

Sono queste le direzioni di accertamento verso cui muovono le nostre ricerche, ma già l'esame della documentazione relativa alle strade ha posto in evidenza la stretta connessione esistente tra il tema della viabilità alpina e quello delle vicende politiche locali, per cui è necessario un esame complessivo della problematica signorile di tutta la regione. In un futuro molto prossimo cercheremo inoltre di verificare, attraverso lo studio sistematico dei proventi dei pedaggi di Barge e di Pontechianale, anche gli aspetti quantitativi relativi all'uso delle strade che attraversano le valli Varaita e Po.

3. I percorsi colle di Larche-Valle Stura e colle di Tenda-Vermenagna – in declino il primo, in ascesa il secondo – sono dunque i due transiti commerciali più usati nei secoli qui in esame. Sono esempi di situazione politiche locali profondamente diverse. La valle Stura fu per lungo tempo caratterizzata da una situazione instabile e da una alternanza di presenze egemoniche raramente estese in modo compatto su tutta la valle. Nel solo secolo XIII si succedettero più volte le dominazioni dei marchesi di Saluzzo, degli Angioini, del comu-

ne di Cuneo²⁵, fino alla più salda signoria provenzale dell'inizio del secolo XIV, che poté avvalersi dell'appoggio di un potere signorile locale in corso di affermazione: quei Bolleris che, solidamente attestati nei castelli di Roccasparvera e di Demonte, non rinunceranno mai a una dura politica antisabauda²⁶, anche quando, alla fine del secolo XIV, i Savoia si stanno ormai affermando nelle due valli corrispondenti dell'Ubaye e della Stura²⁷. Molto più lineari furono le vicende dell'alta Vermenagna, controllata dai Lascaris, signori di Briga e di Tenda dal secolo XIII²⁸: questi, con un pesante fiscalismo talvolta probabilmente affiancato da azioni di brigantaggio gestite in modo più o meno diretto²⁹, costituirono un ostacolo per l'espansione dei traffici sul colle di Tenda fino a tutto il secolo XV³⁰. Poteri locali e poteri regionali interagiscono nel determinare via via equilibri nuovi nel flusso e nella direzione dei commerci. Ad esempio la mancanza rilevata da Coulet³¹ di un incremento dei traffici sul Larche in coincidenza con la dominazione sabauda su Barcelonnette e sull'Ubaye alla fine del secolo XIV ha una spiegazione strettamente locale – la presenza dei Bolleris in valle Stura – e una di carattere più ampio: il forte interesse sabauda per la rivitalizzazione dei passi più meridionali, dove i Savoia avevano ormai raggiunto una diffusa presenza territoriale³².

Sarà quindi certamente utile per una ricerca completa analizzare la funzione politico-commerciale di famiglie signorili il cui potere era circoscritto all'interno o ai margini delle grandi aree di dominazione: abbiamo accennato ai Lascaris e ai Bolleris, ma non si possono dimenticare, per limitarci ad alcune famiglie dell'area ligure-piemontese, i marchesi di Ceva, del Carretto, di Clavesana, di Busca, i signori di Ormea, di Garessio, di Morozzo. Ma è indubbiamente necessario, per comprendere appieno tutti i fenomeni, consi-

²⁰ N. COULET, *Circulation et échanges en Ubaye au bas Moyen Age*, in «Provence historique» XXIII, 1973, pp. 148-158.

²¹ *Regesto dei marchesi di Saluzzo (1097-1340)*, a cura di A. Tallone, Pinerolo 1906 (BSSS, 16) XVI, p. 384, doc. 64.

²² L. VACCARONE, *Le pertuis du Viso. Etude historique d'après des documents inédits conservés aux archives nationales de Turin*, Turin 1881, pp. 92 sgg., docc. 6, 7.

²³ MULETTI, *Memorie* cit., V, pp. 281-285.

²⁴ VACCARONE, *Le pertuis* cit., pp. 108 sg., doc. 14; L.G. PELLISSIER, *Il tunnel del Viso. Una patente di Carlo VIII a Ludovico II marchese di Saluzzo*, in «Piccolo archivio storico dell'antico marchesato di Saluzzo», I, 1901, pp. 1-5.

²⁵ CAMILLA, *Cuneo 1198-1382*, cit., pp. 25, 31, 60, 62, 238.

²⁶ COGNASSO, *Il Conte Rosso* cit., Torino 1931, p. 120.

²⁷ COULET, *Circulation* cit., p. 146.

²⁸ BELTRUTTI, *Briga e Tenda* cit., pp. 30 sg. Quello dei Lascaris è un ramo anzi di questi che riesce a sopravvivere con efficacia all'espansione genovese e alla crescita delle autonomie comunali liguri. Cfr. F. SAVIO, *I conti di Ventimiglia*, Genova 1894, pp. 17-24 e E. BARATIER, G. DUBY, E. HILDESHEIMER, *Atlas historique. Provence, Comtat Venaissin, Principauté de Monaco, Principauté d'Orange, Comté de Nice*, Paris 1969, p. 49.

²⁹ AST, Corte, Contado di Nizza, mazzo 51, fasc. 7, doc. del 5 luglio 1369. Cfr. anche Arch. com. di Limone, mazzo 49, doc. del 20 settembre 1318. Sul fiscalismo e sui danni che le gabelle dei signori di Tenda arrecavano al commercio provenzale cfr. B. ELTRUTTI, *Briga e Tenda* cit., pp. 120 sg.

³⁰ L. VACCARONE, *I principi di Savoia attraverso le Alpi nel medioevo (1270-1520)*, in «Bollettino del Club alpino italiano», XXXV, 1902, p. 53: Amedeo VII anche dopo l'acquisizione di Nizza evita il passo di Tenda. Nel XV secolo vi sono momenti conflittuali fra Lascaris e Savoia e solo nel XVI secolo, grazie al matrimonio fra Renato di Savoia e Anna di Tenda, si realizza una solida presenza sabauda sul passo: B. ELTRUTTI, *Briga e Tenda* cit., pp. 167 sg., 199.

³¹ COULET, *Circulation* cit., p. 153.

³² Appunto alla fine del XIV secolo, nel 1388, i conti di Savoia si espandono su Nizza e sul suo comitato, cfr. oltre, n. 48.

derare contemporaneamente tutta la regione delle Alpi Marittime e analizzare le scelte dei poteri maggiori: gli Angiò, i Savoia, i marchesi di Saluzzo.

Non si può intendere correttamente l'espansione angioina nella regione subalpina senza considerare il ruolo che nell'agevolarla ebbe il comune di Cuneo, fondato alla fine del secolo XII per assecondare la politica commerciale astigiana verso i passi alpini: marchesi di Saluzzo e Visconti valsero appena a interrompere, per periodi non sempre significativi, una lunga fase in cui Cuneo si pose come elemento essenziale della presenza angioina in Piemonte³³. Il comune, interessato in prima persona e in nome degli ambienti mercantili astigiani³⁴ a una elevata utilizzabilità dei passi delle Alpi Marittime, oscillante fra espansionismo e politica di buon vicinato nei confronti dei signori di Tenda e dei comuni della valle Vermenagna³⁵, doveva stringere legami con Carlo d'Angiò, che controllava in modo incontrastato l'altro versante alpino e della cui protezione avevano bisogno almeno quei mercanti cuneesi che operavano nella Francia meridionale³⁶. Infatti il già ricordato accordo commerciale e la sottomissione, atti entrambi del 1259³⁷, non ebbero solo rilevanza politica in quanto condussero tutta la regione – e anche realtà signorili rivali del comune come l'abbazia di S. Dalmazzo³⁸ – a buoni rapporti con la contea di Provenza, ma ebbero anche una fondamentale rilevanza economica per l'istituzionalizzazione del traffico del sale fra la gabella di Nizza e il Piemonte.

I rapporti con Cuneo di Carlo d'Angiò sono l'esempio di come politica economico-commerciale e politica estera convergano nelle linee informatrici di una potenza del secolo XIII. Proseguendo una linea di potenziamento della presenza alpina aperta da Raimondo Berengario con la fondazione di Barcelonnette nel 1231³⁹, Carlo procedette all'assoggettamento formale dei signori di Briga e di Tenda⁴⁰, all'espansione sul comune di Cuneo e per suo

³³ CAMILLA, *Cuneo* cit., pp. 44 sg.

³⁴ FUIANO, *La penetrazione* cit., (*supra*, n. 6), pp. 69, 102, 119, 125 sgg. Occorre non trascurare il fatto che il podestà di Cuneo Raimondo Asinario che nel 1259 stipula l'accordo commerciale con Carlo d'Angiò, è un Astigiano (v. *supra*, n. 5).

³⁵ Cfr. *supra*, n. 5.

³⁶ *Codex Astensis qui de Malabayla communiter nuncupatur*, a cura di Q. Sella, IV, Roma 1880, p. 1015, doc. 905; il 5 novembre 1256, in un trattato fra i comuni di Asti e di Torino e il conte di Savoia, risulta che mercanti cuneesi erano operanti oltralpe ma incontravano difficoltà e vessazioni. Su un intervento di Carlo dello stesso anno in favore degli Astigiani, cfr. FUIANO, *La penetrazione* cit., p. 80.

³⁷ Cfr. *supra*, n. 5.

³⁸ CAMILLA, *Cuneo* cit., p. 48; FUIANO, *La penetrazione* cit., pp. 129 sg.; 168. L'abate Tommaso di Borgo dona i suoi diritti giurisdizione nel territorio cuneese a Carlo d'Angiò il 10 agosto 1259: *Cuneo... Documenti* cit., pp. 78-81, doc. 48.

³⁹ P. GIOFFREDO, *Storia delle Alpi Marittime*, Torino 1839, pp. 322 sg.

⁴⁰ BELTRUTTI, *Briga e Tenda* cit., pp. 59-64.

tramite sulle zone circostanti, a un importante accordo con Asti dopo la sconfitta subita da parte dei marchesi di Saluzzo nel 1275⁴¹, all'istituzione all'inizio del secolo XIV di una contea di Piemonte contigua con la contea di Provenza.

Fuiano ha opportunamente messo in rilievo i rapporti fra Carlo d'Angiò come conte di Provenza e la borghesia di alcune città italiane⁴². Riteniamo invece che qualche approfondimento sia necessario circa la convinzione di questo studioso che Carlo seguisse indirizzi suggeriti dal ceto mercantile nizzardo⁴³. È vero che due influenti personaggi di Nizza ebbero un ruolo fondamentale nello stipulare accordi con Cuneo, è vero anche che centri di produzione come le saline di Hyères, sottratti a un tradizionale controllo genovese, furono molto avvantaggiati dall'espansione provenzale verso oriente⁴⁴. Ma gli accordi del 1259 fra Carlo e i proprietari delle saline di Berre – accordi che si conclusero con l'istituzione di un'esclusiva ed efficace gabella comitale⁴⁵ –, il riassetto generale delle gabelle del sale provenzale di quegli stessi anni, l'inchiesta sulla vendita del sale del 1263-1264⁴⁶, suggeriscono piuttosto l'impressione di una volontà comitale accentratrice mirante al monopolio economico e commerciale, volontà che certo si avvale delle competenze dei mercanti nizzardi e garantì ad essi notevoli vantaggi, ma che non si può dire, se non eventualmente dopo una futura più completa indagine, si sia mossa per gli interessi di un ceto di privati influenti.

La presenza angioina che, con varie soluzioni di continuità, si realizzò sui due versanti alpini fra i secoli XIII e XIV, garantì ai commerci e alla viabilità tutti i vantaggi che può dare l'omogeneità politica di un territorio: passi come il Larche, il Tenda, il colle delle Finestre furono direttamente o indirettamente controllati dai conti di Provenza. Fu poi un'altra ben più stabile unità territoriale, quella realizzata dai Savoia fra i secoli XIV e XV, a consentire quella ristrutturazione della rete stradale alpina emersa dal precedente esame delle singole vallate. Nel 1382 i Savoia sottomisero definitivamente Cuneo⁴⁷, nel 1388 i vicariati di Nizza e di Tinea, i balivati di Villeneuve e la contea di Ventimiglia, nel

⁴¹ CAMILLA, *Cuneo* cit., p. 54.

⁴² FUIANO, *La penetrazione* cit., p. 85.

⁴³ FUIANO, *La penetrazione* cit., pp. 60-66.

⁴⁴ Guglielmo Olivaro e Giacomo Cais sono sì rappresentanti angioini, ma sono soprattutto esponenti di uno spregiudicato ceto mercantile nizzardo: FUIANO, *La penetrazione* cit., p. 60; cfr. *supra*, n. 5. Y. MALARTIC, *Le commerce du sel d'Hyères (XIII^e-XV^e siècle)* in *Le rôle du sel dans l'histoire*, a cura di M. Mollat, Paris 1968, p. 193. Cfr. anche D. GIOFFRÉ, *Il commercio genovese del sale e il monopolio fiscale del secolo XIV*, in «Bollettino ligure per la storia e la cultura regionale», X, 1958, pp. 8 sg.

⁴⁵ É. BARATIER, *Production et débouchés du sel de Provence au bas Moyen Age*, in *Le rôle du sel* cit., pp. 142-144.

⁴⁶ *Op. cit.*, pp. 136, 155.

⁴⁷ CAMILLA, *Cuneo* cit., p. 101.

1426 Briga e un ramo dei Lascaris⁴⁸. Pur con qualche difficoltà⁴⁹, si migliorò la possibilità d'uso del colle di Tenda; il colle della Lombarda e il passo del Ciriegia furono usati con nuova frequenza grazie alla nuova strada facente capo alla valle Gesso costruita per incarico sabauda a metà del secolo XV dal gabelliere del sale cuneese Paganino del Pozzo⁵⁰.

Se si considera che dalla fine del secolo XIV in poi tutti i passi dal Larche verso sud erano ormai in mano sabauda, si comprende l'importante iniziativa saluzzese del traforo delle Traversette fra le valli Po e Queyras alla fine del secolo XV⁵¹. I marchesi di Saluzzo, dopo un riuscito tentativo di espansione nella valle dell'Ubaye fra 1384 e 1385, dovettero ripiegare di fronte all'affermazione sabauda, ma si preoccuparono di garantire, attraverso un passaggio più settentrionale, il rifornimento del sale nei loro territori: Revello divenne centro di distribuzione del sale per tutto il marchesato di Saluzzo⁵².

È pertanto evidente la necessità di approfondire l'analisi delle oscillazioni d'uso dei percorsi alpini minori. Per fare ciò si impone un sistematico inventario dei pedaggi, delle esenzioni dai pedaggi stessi, delle istituzioni di fiere⁵³. Sono questi gli strumenti con cui i poteri signorili, spinti talora dal bisogno di denaro liquido, altre volte da un più lungimirante disegno di incremento commerciale, impongono direzioni mutevoli al commercio alpino fra Piemonte e Provenza: è chiaro infatti, per limitarsi qui a due esempi, che nei secoli XIV e XV le estesissime esenzioni dal pedaggio di Vinadio e le imposte sul sale transitante per Tenda sortivano nelle rispettive zone effetti opposti non trascurabili⁵⁴.

⁴⁸ COGNASSO, *Il Conte Rosso* cit., pp. 126 sg.; B ELTRUTTI, *Briga e Tenda* cit., pp. 132 sg.

⁴⁹ Cfr. *supra*, n. 30.

⁵⁰ Cfr. *supra*, n. 11.

⁵¹ Cfr. *supra*, nn. 22-24.

⁵² COGNASSO, *Il Conte Rosso* cit., p. 120; VACCARONE, *Le pertuis* cit., p. 33; RENOARD, *Les voies* cit., (*supra*, n. 1), p. 254.

⁵³ R. COMBA, *Per una storia economica del Piemonte medievale. Strade e mercati dell'area sud-occidentale*, Torino 1984 (BSS, 191).

⁵⁴ AST, Corte, Contado di Nizza, mazzo 51, fasc. 17, doc. del 17 marzo 1491: i signori di Tenda impongono «nouvelles charges sur le sel et autres marchandises». Sulle esenzioni dal pedaggio di Vinadio, si veda G. MANUEL DI S. GIOVANNI, *Memorie storiche di Dronero e della valle di Maira*, III, Torino 1868, p. 74, doc. 26.