

Nadia Covini  
***Strutture portuali e attraversamenti del Po:  
alcuni aspetti delle relazioni tra comunità, signori e stato ducale lombardo  
(secolo XV)***

[a stampa in *La civiltà delle acque tra Medioevo e Rinascimento*, a cura di A. Calzona e D. Lamberini, Atti del Convegno internazionale di Studi, 1-4 ottobre 2008, Fondazione Centro Studi Leon Battista Alberti, I, L.S. Olschki, Firenze 2010, pp. 243-259 © dell'autrice - Distribuito in formato digitale da "Reti Medievali", [www.biblioteca.retimedievali.it](http://www.biblioteca.retimedievali.it)]

*Stato regionale e pluralismo politico: la gestione dei porti*

Lungo le rive del Po, nel corso del Quattrocento, erano collocate diverse strutture portuali che controllavano e servivano la navigazione e garantivano a gente a piedi e carri l'attraversamento della grande «strada liquida» padana.<sup>1</sup> Nei circa 250 km soggetti alla giurisdizione milanese, tra Valenza Po a Guastalla, dal confine con il Monferrato a quello con gli stati degli Este e dei Gonzaga, si contava una struttura portuale ogni dieci chilometri circa.<sup>2</sup>

La gestione dei porti e dei transiti era un aspetto rilevante del controllo degli spazi e del territorio da parte dello stato regionale che i Visconti avevano costruito aggregando città, comunità, distretti comunali e signorie rurali, su un territorio che nella seconda metà del XV secolo poteva raggiungere i 27000 chilometri quadrati, con una popolazione di forse un milione di persone, in gran parte addensate nelle città e in centri semiurbani.<sup>3</sup> Un territorio così ampio e popoloso doveva essere conosciuto, cartografato, ispezionato e sorvegliato per esercitare fondamentali funzioni come la difesa e la fortificazione, il riparto e il prelievo fiscale, l'allestimento di infrastrutture, la protezione delle persone e delle merci in movimento, la tutela delle attività economiche, le misure di controllo poliziesco e sanitario. Nei porti fluviali, così come nelle sedi dei capitaneati dei laghi,<sup>4</sup> erano dislocati

---

Sono grata a Maria Grazia Nico Ottaviani, Andrea Gamberini e Floriana Petracco per la segnalazione di testi e documenti.

<sup>1</sup> B.A. RAVIOLA, *Costruire un libro sul Po*, in «Rivista storica italiana», CXVIII (2006), pp. 1041-1078. Sul sistema idroviario e portuale del Cremonese, in un contesto di lunga durata, cfr. ora F. PETRACCO, *Le vie d'acqua per la navigazione provinciale nel Cremonese in età moderna*, in *Il sistema idroviario cremonese. Il ruolo di Cremona e del suo porto*, a cura di F. Petracco, Reggio Emilia, Diabasis, 2009 (ringrazio l'autrice per la cortese anticipazione).

<sup>2</sup> Da Ovest, il porto di Sale (ducale), il porto dei Dossi presso Sannazzaro in Lomellina, custodito da ufficiali ducali o da portinari nominati dai nobili di Sannazzaro; il porto di Pancarana, a sei miglia da Pavia (ducale ma con residui interessi del vescovo di Pavia); il porto del Tovo, a quattro miglia da Pavia (ducale, ma le rendite spettavano ai Beccaria di Pavia e poi agli Eustachi); il porto della Napola o della Stella, presso Albaredo (ducale, con rendite privatizzate); il Porto del Pissarello (diritti del vescovo di Pavia e dei Barbiano di Belgioioso); di Arena (ducale, con prerogative del comune e dei nobili Beccaria); di Parpanese (del monastero pavese di San Bartolomeo in Strada); di Monticelli o di Chignolo, alla bocca del Lambro (ducale, con diritti dei nobili locali); di Sommo pavese (dei Beccaria del Mezzano); di Piacenza (amministrato dalla camera ducale straordinaria); di Castenuovo Bocca d'Adda (del Comune). Nel cremonese, come diremo, alcuni porti erano controllati in tutto o in parte dai marchesi Pallavicini (cfr. F. PETRACCO, *Le vie d'acqua* cit., p. 70 e *infra*), altri (Torricella, Casalmaggiore, Brescello e Guastalla) erano custoditi a cura dei feudatari o dei comuni. Altri porti: Breme ai confini con il Monferrato, Gallia (dei nobili pavesi da Corte), Somaglia nel Lodigiano. A Bassignana c'era un ponte, più volte ricostruito e acquistato nel 1415 da Lancillotto Visconti. Fonti principali: *Gli uffici del dominio sforzesco*, a cura di C. Santoro, Milano 1948; *Atti che riguardano la navigazione fluviale a Piacenza dal secolo decimoquarto al decimottavo*, a cura di P. Castignoli («Acta italica», 9), A. Giuffrè, Milano, 1965 e gli studi di L. Rossi citati alla nota 5.

<sup>3</sup> Per i dati demografici urbani, M. GINATEMPO-L. SANDRI, *L'Italia delle città: il popolamento urbano tra Medioevo e Rinascimento (secoli XIII-XVI)*, Firenze, Le Lettere, 1990.

<sup>4</sup> G. CHITTOLENI, *Note su gli 'spazi lacuali' nell'organizzazione territoriale lombarda alla fine del Medioevo*, in *Città e territori nell'Italia del Medioevo. Studi in onore di Gabriella Rossetti*, a cura di G. Chittolini, G. Petti Balbi, G. Vitolo, Gisem, Liguori editore, Napoli 2007, pp. 75- 94.

custodi e ‘portinari’,<sup>5</sup> si sorvegliavano i movimenti di cose e persone provenienti dal fiume e da terra,<sup>6</sup> si effettuavano controlli sulle merci trasportate sulle navi e sui carri, si prelevavano pedaggi e dazi,<sup>7</sup> si forniva assistenza ai natanti in transito e in sosta.<sup>8</sup> Gli attraversamenti del fiume erano importanti snodi del sistema delle strade della regione e attorno al porto si disponevano strutture di ospitalità e di assistenza ai viaggiatori: ospizi, taverne e rivendite di generi alimentari esenti dai dazi principali<sup>9</sup>, che hanno lasciato talvolta tracce nella toponomastica anche dove il fiume ha poi cambiato corso.<sup>10</sup>

Dal punto di vista del controllo poliziesco, le postazioni portuali di Po, Ticino e Adda permettevano di intercettare e segnalare i movimenti di persone sospette, fuggitivi, spie di potenze nemiche. Mediante navetti e piccole imbarcazioni i custodi perlustravano le rive per scoprire passaggi illegali e traffici vietati, controllavano un grande flusso di merci e di persone e si attivavano controlli speciali in caso di emergenze sanitarie. Nei loro dispacci, gli ufficiali davano conto dei passaggi, individuavano la provenienza dei viaggiatori a partire dalla foggia e dai colori degli abiti, ispezionavano le bollette delle lettere, talvolta sequestravano la corrispondenza e fermavano il portatore, per accertare chi fosse e dove andasse. Dai passanti accreditati da lettere e salvacondotti si raccoglievano informazioni sui luoghi di provenienza e sui paesi attraversati: dalle postazioni partivano moltissime informazioni, che a Milano venivano ricevute e attentamente vagliate dalle cancellerie ducali.

Dal punto di vista materiale e tecnologico, i traghetti per l’attraversamento del fiume erano manufatti semplici ed essenziali, rimasti spesso immutati nei secoli e poco influenzati dalla sapienza tecnologica e idraulica degli ingegneri lombardi.<sup>11</sup> I viaggiatori a piedi e a cavallo

---

<sup>5</sup> Oltre agli *Atti che riguardano la navigazione fluviale* cit., per notizie su strutture e funzionamento dei porti, sulla flotta ducale e sulle attività fluviali cfr. L. ROSSI, *La flotta sforzesca nel 1448-49*, in «Bollettino della società pavese di storia patria», XII (1912), pp. 3-66; Id., *Gli Eustachi di Pavia e la flotta viscontea e sforzesca nel secolo XV*, in «Bollettino società pavese di storia patria», XIV (1914), pp. 30-70, 147-193, 362-400; XV (1915), pp. 155-227; XXIV (1924), pp. 27-100; XXV (1925), pp. 33-84; XXVII (1927), pp. 17-72 e XXVIII (1928), pp. 253-287 (citati nel seguito con nome dell’autore, titolo abbreviato e numero del volume). Da aggiungere ora, con ampia trattazione su strutture fluviali, porti e navigazione, F. CECCARELLI, F. PETRACCO, *Il sistema idrografico padano durante l’Ancien Régime*, in *Il sistema idroviario cremonese* cit.

<sup>6</sup> Cfr. gli ordini dati agli ufficiali dei porti e delle bollette nel 1480, in relazione ai tentativi della duchessa Bona di fuggire e riparare nei territori savoini: Archivio di Stato di Milano (nel seguito ASM), *Sforzesco, Carteggio interno*, 859, 24 nov. 1480; e ordini vari ai porti padani di Parpanese, Arena, dei Dossi, Pancarana, Sale, Valenza, Bassignana, Sartirana, Chignolo, e ai porti sul Ticino di Castelnovate, Vigevano, Boffalora e Castelletto, nonché all’ufficiale del ponte di Pavia e al locale ufficiale delle bollette.

<sup>7</sup> Dai documenti si ha notizia di una «selva di regalie e onoranze che costituiscono le utilità pubbliche del fiume»: dazi sulle merci in transito, diritti di attracco o *palifittura*, di ormeggio, diritti per i servizi forniti dagli addetti al porto, per la permanenza dei natanti, il ripatico per l’occupazione della riva, fino alla fiasca di malvasia che i veneziani usavano dare ai portuali piacentini e cremonesi: P. CASTIGNOLI, *Introduzione*, in *Atti che riguardano la navigazione fluviale* cit., pp. xv-xvii.

<sup>8</sup> Sulle narrazioni di coloro che nel corso dei secoli navigarono il Po, G. ROMANO, *Pavia nella storia della navigazione fluviale*, in «Bollettino della società pavese di storia patria», XI (1911), pp. 311-328; G.P. BOGNETTI, *La navigazione padana e il sopravvivere della civiltà antica*, in «Archivio storico lombardo», LXXXIX (1962), pp. 5-16; M. DI GIANFRANCESCO, *Per una storia della navigazione padana dal medioevo alla vigilia del Risorgimento*, in «Quaderni storici», X (1975), pp. 199-226.

<sup>9</sup> Un elenco di taverne del pavese del 1447 è in ASM, *Sforzesco, Registri Ducali*, 145, c. 148. Le due taverne del porto di Pancarana, *citra* e *ultra Padum*, erano controllate da agenti del vescovo di Pavia, proprietario del porto; quella del porto dei Dossi dai fittabili dell’abbazia pavese di San Salvatore. La donazione dei diritti di taverna e delle relative esenzioni era spesso contestuale alla concessione del porto: ivi, c. 129, 2 novembre 1447, conferma della concessione del porto della Napola. Sui dazi di vendita al minuto, P. MAINONI, *Le radici della discordia. Ricerche sulla fiscalità a Bergamo tra XIII e XV secolo*, Milano, Unicopli, 1997, pp. 59-68.

<sup>10</sup> Sul sistema delle strade lombarde e i costi del trasporto di merci, L. FRANGIONI, *Milano e le sue strade. Costi di trasporto e vie di commercio dei prodotti milanesi alla fine del Trecento*, Cappelli, Bologna 1983, in particolare p. 22-28.

<sup>11</sup> Ingegneri e «magistri» ducali come Bertola da Novate, maestro Aguzzo da Cremona, Giuliano Guasconi, espertissimi di lavori idraulici, si occuparono nel Quattrocento sforzesco di scavi di navigli, interventi sugli

e i carri attraversavano il fiume su ponti natanti costituiti da due pontili posti sulle rive, uniti da un barcone ampio ormeggiato al pilone di una sponda mediante una grossa fune che veniva tenuta sollevata da una fila di sei o sette barche di sostegno più piccole.<sup>12</sup> I ponti erano più rari, essendo tecnicamente più ardui e particolarmente vulnerabili, data l'ampiezza del fiume e la forza delle acque.<sup>13</sup>

Essendo strutture modulari, i ponti natanti potevano essere facilmente smontati e messi in salvo durante le piene del fiume, o spostati se cambiava l'alveo; in occasione di mobilitazioni belliche venivano smantellati, trasportati e trasformati in ponti di barche per far passare gli eserciti in transito.<sup>14</sup>

Dal punto di vista del governo del territorio, l'autorità politica centrale considerava le strutture portuali degli snodi decisivi delle comunicazioni terrestri e della navigazione fluviale, e ciononostante non pensava neppure lontanamente a un monopolio statale: molti ponti erano privati e sovente il governo ducale dava in concessione anche i ponti sotto il proprio controllo. In parecchi ponti, la custodia, il controllo e gli interventi di manutenzione erano divisi tra lo Stato, i concessionari o proprietari privati e le comunità rivierasche. Un ruolo importante era riservato agli addetti locali ai mestieri della pesca, della navigazione e del commercio fluviale, che già dal Trecento i Visconti erano soliti precettare in occasione di operazioni militari, o, in tempi di pace, mobilitare per allestire misure sanitarie e controlli polizieschi. I nomi di *navaroli* e padroni di barche, divisi per località, erano registrati dalle cancellerie viscontee in appositi registri dove venivano anche annotate le esenzioni fiscali,<sup>15</sup> e nella prima metà del Quattrocento tutti coloro che svolgevano i mestieri del fiume erano soggetti alla giurisdizione della famiglia Eustachi di Pavia, che aveva conquistato una sorta di monopolio sulla flotta ducale e sulle postazioni fluviali.<sup>16</sup> Sottoposti a regolamenti validi in tutto il dominio, e remunerati mediante

---

alvei dei fiumi, difese di edifici e castelli posti su corsi d'acqua e soprattutto di derivazioni di acque. Cito almeno alcuni studi relativi a Cremona: J. SCHIAVINI, *La politica cremonese delle acque nella seconda metà del '300*, in «Studi di storia medievale e di diplomatica», II (1977), pp. 195-227; M. BELLABARBA, *Seriolanti e arzenisti: governo delle acque e agricoltura a Cremona fra Cinque e Seicento*, Cremona, Libreria del Convegno, 1986; F. PETRACCO, *L'acqua plurale: i progetti di canali navigabili e la gestione del territorio a Cremona nei secoli XV-XVIII*, Cremona, Linograf, 1998; EAD., *Le vie d'acqua*, p. 70 ss. e passim; P. D'ARCANGELO, *Acque e destinazioni colturali nel Cremonese alla fine del Medioevo. Secoli XIV-XV*, in *Storia di Cremona. Il Quattrocento. Cremona nel ducato di Milano* cit., pp. 148-161.

<sup>12</sup> Per una descrizione dei ponti, cfr. A. CERRI, *Due ponti natanti e l'antico «dazio d'aumento»*, in «Annali di storia pavese», n. 6-7 (1981), pp. 9-22; pp. 9-11; M. COMINCINI, *Storia del Ticino. La vita sul fiume dal medioevo all'età contemporanea*, Società storica abbatense, Abbiategrasso 1987, pp. 45-48 (con apparato di immagini e foto d'epoca); G. PEZZA TORNAMÉ, *Problematiche riferite all'attraversamento del Po tra Sesia e Ticino (secc. XII XVIII)*, in *Ponti, navalestri e guadi: la via Francigena e il problema dell'attraversamento dei corsi d'acqua nel Medioevo*, a cura di R. Stopani e F. Vanni, Poggibonsi, Centro studi romei, 1998, pp. 87-105. Per gli aspetti tecnologici e urbanistici cfr. F. CECCARELLI, F. PETRACCO, *Il sistema idrografico padano* cit. Su altre realtà portuali, M. MATHEUS, *Hafenkrane. Zur Geschichte einer mittelalterlichen Maschine am Rhein und Seinen Nebenflüssen von Strassburg bis Düsseldorf*, Trier, Trierer Historische Forschungen, 1985; G.M. VARANINI, *Le strade del vino. Note sul commercio vinicolo nel tardo Medioevo*, in *La civiltà del vino: fonti, temi e produzioni vitivinicole dal Medioevo al Novecento*, a cura di G. Archetti, Centro culturale artistico di Franciacorta e del Sebino, 2003, pp. 635-663; A. ESCH, *Navi nel porto di Roma. Esempi di carichi di merci nei registri doganali del Quattrocento*, in *Medioevo, Mezzogiorno, Mediterraneo. Studi in onore di Mario Del Treppo*, a cura di G. Rossetti e G. Vitolo, Napoli, Liguori, 2000, II, pp. 93-103.

<sup>13</sup> Il ponte di Bassignana fu più volte scalzato e travolto dalle acque e danneggiato dai cambiamenti del corso del Po. Per i ponti sul Ticino fino al XIX secolo, M. COMINCINI, *Storia del Ticino* cit., pp. 65-69. Documenti sulla ricostruzione del ponte di barche di Cremona nel 1452 in L. ROSSI, *Gli Eustachi di Pavia*, XXVIII.

<sup>14</sup> Nel dicembre 1448 Francesco Sforza fece smantellare tutti i ponti sul Po per bloccare gli aiuti ai milanesi: L. ROSSI, *Gli Eustachi di Pavia* cit., XXV, p. 57.

<sup>15</sup> Sull'organizzazione dei navaroli, cfr. ora F. CECCARELLI, F. PETRACCO, *Il sistema idrografico padano* cit., pp. 43-54. Nel 1450 i navaroli muniti di esenzioni fiscali a Cremona erano 80, altrettanti quelli di Piacenza: L. ROSSI, *Gli Eustachi di Pavia* cit., XXVII, p. 38 e documento n. 28 a p. 82-83.

<sup>16</sup> Oltre agli studi di L. Rossi cit., N. COVINI, voci *Eustachi, Antonio, Bernardo, Filippo, Pasino, Pietro Pasino* in *Dizionario biografico degli italiani*, XLIII, Roma, Istituto dell'Enciclopedia italiana, 1993, pp. 530-31, 536-542.

esenze e prerogative varie, gli operatori del fiume costituivano delle piccole comunità privilegiate con le quali lo stato manteneva un costante dialogo. In città come Cremona, dove la postazione portuale era particolarmente rilevante, la locale organizzazione dei *navaroli* si occupava di pesca, di trasporto mercantile, di operazioni militari.<sup>17</sup> Nel 1487 un regolamento minuzioso confermò agli Eustachi e ai loro agenti vasti compiti di organizzazione e di coordinamento lungo il corso del Po e degli altri corsi d'acqua, compresa la giurisdizione e la decisione delle liti: solo la caduta in disgrazia della famiglia pavese nel 1489 interruppe questo interessante esperimento che configurava «una sorta di signoria acquatica».<sup>18</sup>

Non è possibile qui nemmeno sfiorare il tema della navigazione padana, delle sue difficoltà ambientali e dei suoi limiti, se non per dire che per navigare il Po occorreva – allora più di oggi – la conoscenza delle sue insidie: venti impetuosi, nebbie improvvise, fondali impraticabili, percorsi proibiti, variazioni stagionali dell'alveo. Praticando quotidianamente il corso d'acqua e le sue rive,<sup>19</sup> *paroni* di nave, *navaroli* e pescatori delle località poste sulle rive del Po erano i depositari di saperi e di pratiche tramandati di generazione in generazione, e inoltre erano attivi imprenditori della pesca, del commercio fluviale e di tutte le attività economiche legate al fiume. Gli addetti del fiume nelle comunità rivierasche erano in grado di condurre navi e imbarcazioni senza rischi e senza perdite (ciò vale per il Po, ma ancor di più per Adda e Ticino,<sup>20</sup> dove il regime delle acque era particolarmente critico e richiedeva accorgimenti complessi), di intervenire nella manutenzione delle rive, degli argini e delle strutture di contenimento delle acque, di scavare e correggere gli alvei per rimediare a fenomeni naturali.<sup>21</sup>

---

<sup>17</sup> P. MAINONI, *Le Arti e l'economia urbana: mestieri, mercanti e manifatture a Cremona dal XIII al XV secolo*, in *Storia di Cremona: Il Quattrocento. Cremona nel Ducato di Milano (1395-1535)*, a cura di G. Chittolini, Banca Cremonese, Bolis edizioni, Azzano San Paolo (BG), pp. 116-147: 139-143 Sugli antichi diritti portuali, EAD., «*Cremona Ytalie quondam potentissima*». *Economia e finanza pubblica*, in *Storia di Cremona: Il Trecento. Chiesa e cultura (VIII-XIV secolo)*, a cura di G. Andenna e G. Chittolini, Bolis edizioni, Azzano San Paolo (BG), 2007, p. 353.

<sup>18</sup> Citazione in P. MAINONI, *Le Arti e l'economia urbana* cit., p. 143. Il regolamento del 1487, probabilmente esteso anche ad altre città, è edito in F. ROBOLOTTI, *Industrie e commerci in Cremona nel secolo XV*, in «Archivio storico lombardo», VII (1880), pp. 318-343: pp. 326-343; C. PECORELLA, *Note sull'ordinamento della navigazione padana nei secoli XIV-XV*, in «Archivio storico lombardo», LXXXIX (1962), pp. 62-71. La fine del potere fluviale degli Eustachi seguì alla condanna per tradimento inflitta a Filippo Eustachi, castellano di Milano, nel 1489, voluta da Ludovico il Moro: N. COVINI, «*La bilancia drita*». *Pratiche di governo, leggi e ordinamenti nel ducato sforzesco*, Milano, F. Angeli, 2007, pp. 309 ss.; EAD., voce *Eustachi*, *Filippo* cit., pp. 537-539.

<sup>19</sup> Cfr. la rassegna di A.B. Raviola e gli studi di G. Romano e G.P. Bognetti citati sopra. Sulle 'discontinuità' della navigazione padana, con effetti anche di marcatura territoriale ed economica, R. CORRITORE, *Una fondamentale discontinuità padana: la linea dell'Oglio (secoli XVI-XVIII)*, in *La Lombardia spagnola. Nuovi indirizzi di ricerca*, a cura di E. Brambilla e G. Muto, Milano, Unicopli, 1997, pp. 123-137.

<sup>20</sup> Per condurre le navi in Ticino, i duchi di Milano si servivano dei *navaroli* di Sesto Calende e di Castelletto, che però obbedivano ai nobili Visconti di un ramo locale tanto potente quanto poco ossequioso ai voleri degli Sforza. Nel dicembre 1456 Francesco Sforza comandò loro di far arrivare da Sesto Calende conduttori di nave e guide esperte per far scendere lungo il Ticino un ospite illustre, ma i Visconti non obbedirono e i *navaroli* milanesi chiamati come sostituti non riuscirono a cavarsela, non conoscendo i meandri del fiume. Il duca mise l'episodio sul conto delle plurime disobbedienze dei potenti signori lombardi: cfr. ASM, *Sforzesco, Registri ducali, Frammenti* 5-6, fasc. 74, c. 503. Sui dazi riscossi per secoli dai Visconti di Castelletto, M. COMINCINI, *Storia del Ticino* cit., p. 82.

<sup>21</sup> Sulla navigazione del Ticino, M. COMINCINI, *Storia del Ticino* cit., pp. 75-107. Cerano Novarese era un luogo abitato da *navaroli* e pescatori che nel Trecento controllavano il fiume fino a Castelletto, esercitando anche attività di pirateria, fino a quando non furono duramente puniti da Gian Galeazzo Visconti, che promosse altri porti e distrusse quello di Cerano: G. ANDENNA, *Andar per castelli. Da Novara tutto intorno*, Torino, Milvia, 1982, pp. 303-304.

### *Il sistema dei porti: responsabilità plurali e tentativi di supervisione centrale*

Fin dai secoli alti del medioevo la maggior parte delle postazioni portuali era stata controllata da vescovi e monasteri, che ne avevano ricevuto il privilegio da re italici e imperatori.<sup>22</sup> Nel XII secolo le posizioni degli enti ecclesiastici furono largamente scalzate dai Comuni cittadini, e occasionalmente anche gli imperatori tedeschi cercarono di riaffermare i diritti regi su acque, fiumi, porti e navigazione.<sup>23</sup> Ancora nel Quattrocento alcuni monasteri padani continuavano a controllare alcuni porti e lottavano tenacemente nei tribunali per non perdere i relativi vantaggi economici e fiscali.<sup>24</sup> Altre strutture erano invece controllate da signori e feudatari, oppure dai Comuni rivieraschi più agguerriti e intraprendenti, che riscuotevano i pedaggi e controllavano i transiti. Nel Quattrocento i duchi di Milano presero l'abitudine di elargire le entrate dei porti ducali a magistrati fedeli o a cortigiani, a titolo di compenso per i loro servizi, pur mantenendo sul posto un custode stipendiato dalla Camera ducale. Un cambiamento sostanziale risale al 1580, allorché Filippo II diede in appalto i servizi portuali e i relativi dazi a facoltosi privati interessati alla gestione e allo sfruttamento economico delle postazioni fluviali. Famiglie come gli Spinola e i Litta si aggiudicarono gli appalti: nel patrimonio di quest'ultima famiglia i dazi e le altre entrate dei porti occuparono una posizione importante per molti secoli.<sup>25</sup>

In questa vicenda secolare, la caratteristica del Quattrocento è lo spinto pluralismo e la debole presenza dello Stato nella gestione delle strutture portuali: i resoconti di visite effettuate periodicamente dai funzionari ducali mettono in luce una molteplicità di competenze, responsabilità, oneri e vantaggi.<sup>26</sup> Il porto padano dei Dossi, fra Bastida de' Dossi e Sannazzaro, era custodito da ufficiali nominati e salariati dalla Camera ducale, ma di fatto i nobili da Sannazzaro ne erano proprietari ed esercitavano la custodia personalmente o attraverso loro clienti; mentre le taverne annesse al porto erano gestite, ancora nel 1447, dai fittabili di un'abbazia pavese.<sup>27</sup> Il porto di Pancarana era custodito da ufficiali ducali, però l'esercizio delle taverne di qua e di là del Po spettava al vescovo di Pavia.<sup>28</sup> I Beccaria di Pavia avevano lo «ius portizandi et navigandi et cum tabernis existentibus citra et ultra Padum» sul porto del Tovo, ma dopo la ribellione ai Visconti del 1420 subentrarono gli Eustachi, che gestivano anche le taverne su entrambe le rive, mentre

---

<sup>22</sup> I porti piacentini, nei secoli medievali, erano stati contesi tra il potente monastero bresciano di Santa Giulia e il locale monastero di San Sisto, finché il comune di Piacenza aveva ottenuto, non senza conflitti e lunghe battaglie, la titolarità dei diritti e delle attività: cfr. *Atti che riguardano la navigazione fluviale* cit.; A. ZANINONI, *Ponti, guadi, porti. I diritti d'acqua del monastero di S. Sisto di Piacenza tra XII e XVI secolo*, in «Bollettino storico piacentino», XCIV (1999), pp. 251-273. Cfr. inoltre su altri monasteri A.A. GRECO BERGAMASCHI, *Attività commerciali e privilegi fluviali padani del monastero di S. Colombano di Bobbio*, in «Archivio storico lombardo», LXXXIX (1962), pp. 49-61; G. ANDENNA, *Navigare da Bellinzona a Milano e al Po in età medievale*, e ID., *I ponti e i porti sul Ticino tra medioevo ed età moderna*, in ID., *Linea Ticino. Sull'unità culturale delle genti del fiume nel Medioevo*, Bellinzona, Humilibus Consentientibus, 2002, pp. 61-97.

<sup>23</sup> P. RACINE, *Poteri medievali e percorsi fluviali nell'Italia padana*, in «Quaderni storici», XXI (1986), p. 18; e ID., *Varcare il Po a Piacenza*, in *Ponti, navalestri e guadi* cit., pp. 43-53.

<sup>24</sup> A. ZANINONI, *Ponti, guadi, porti* cit.

<sup>25</sup> A. CERRI, *Due porti natanti e l'antico «dazio d'aumento»* cit., pp. 12-14; P. ZANOLI, *Il patrimonio della famiglia Litta sino alla fine del Settecento*, in «Archivio storico lombardo», C (1973), pp. 284-346.

<sup>26</sup> Cfr. i resoconti di ispezioni in *Atti che riguardano la navigazione fluviale* cit. e L. BELTRAMI, *I 'porti' del ducato di Milano all'epoca di Bona di Savoia*, in «Bollettino storico piacentino», III (1908), pp. 209-214; S. FERMI, *Due nuovi documenti* cit., pp. 215-219, e altri resoconti inediti citati nelle note che seguono. Nel cosiddetto 'bilancio del 1463', documento che elenca tutte le entrate e spese del ducato, i salari dei custodi di porti ascritti alla Camera ducale erano solo quelli del Falcone sul Ticino, di Sale e di Chignolo su Po (della camera straordinaria), di Piacenza e nel cremonese quello di Sommo (della camera ordinaria, alle voci dei salariati ducali): Biblioteca Ambrosiana di Milano, codice Z 68 sup.

<sup>27</sup> Per la serie degli ufficiali, C. SANTORO, *Gli uffici del dominio sforzesco* cit., p. 382; *Atti che riguardano la navigazione fluviale* cit., documenti n. 17-18 del 1474 e 1476.

<sup>28</sup> ASM, *Sforzesco, Registri Ducali*, 145, c. 148.

le comunità circostanti corrispondevano il salario agli ufficiali portuali.<sup>29</sup> Il porto della Napola era regolarmente presidiato da custodi ducali, pagati dalle comunità vicine, ma le rendite erano state donate nel 1412 a un segretario ducale, che controllava anche le taverne.<sup>30</sup> Il porto di Arena era custodito da un *portinaro* dipendente da Milano, ma i proventi riscossi spettavano per metà alla comunità e per metà ai nobili Beccaria titolari della giurisdizione sul luogo, e proprietari della taverna esente.

Nell'accentuata frammentazione di responsabilità e vantaggi tra sfera pubblica e interessi privati, un caso a sé è rappresentato dal notevole 'impero fluviale' dei marchesi Pallavicini, il cui 'stato' signorile si stendeva tra i contadi di Cremona, Parma e Piacenza. I vasti diritti dei marchesi, derivanti da ampie concessioni vescovili risalenti al 1356,<sup>31</sup> sono confermati dal resoconto di un'ispezione condotta nel 1474 ai porti cremonesi e alle relative custodie<sup>32</sup>. I figli del *magnifico* Rolando Pallavicini controllavano i porti di Olza, di Cremona, del porto *de Medio* (Soarza) e di Polesine; avevano il controllo del porto di Sommo in condominio con i gentiluomini del luogo, e di quello di Stagno con i nobili da Borgo e con il signore parmense Pier Maria Rossi.<sup>33</sup> Sia pure in parziale condominio con altri nobili e con le comunità, i Pallavicini controllavano di fatto un lungo tratto del Po e ogni nave, ogni passeggero e viandante che attraversava il fiume doveva sottostare alle ispezioni degli loro agenti e pagare i pedaggi da loro imposti. Inoltre, erano proprietari dei boschi rivieraschi da cui si traeva legname di una qualità particolarmente pregiata, e avevano una flotta privata, che all'occorrenza prestavano al principe per rafforzare l'armata ducale. La potenza dei marchesi nelle attività legate al fiume, insieme a feudi, castelli, giurisdizioni e diritti fiscali, faceva del loro vasto marchesato uno vero stato nello stato. Nel corso dell'ispezione del 1474 l'ufficiale visitò e descrisse le custodie anche di altri porti, che erano soggetti a vari signori e comunità: il porto di Torricelle era controllato dal feudatario del luogo, Costanzo Sforza signore di Pesaro, ma era la comunità a pagare lo

---

<sup>29</sup> Patente del 30 sett. 1415 in G. ROMANO, *Contributi alla storia della ricostituzione del ducato milanese sotto Filippo Maria Visconti (1412-1421)*, in «Archivio storico lombardo», XXV (1897), p. 76-78. Gli Eustachi ebbero una patente per il Tovo il 25 marzo 1420, confermata nel 1445, nel 1447 e nel 1451: L. ROSSI, *Gli Eustachi di Pavia* cit., XV, p. 219-221 e XIV, p. 69.

<sup>30</sup> Nel 1400 un privato prese all'incanto il porto della Napola, o Lapola, «ubi dicitur ad pontem de la Stella» (L. ROSSI, *Gli Eustachi di Pavia* cit., XIV, p. 69), che nel 1412 fu donato al segretario ducale Catelano Cristiani, con facoltà di vendere pane, vino e carni; privilegio poi confermato dal conte Sforza ai discendenti, RD 145 c. 129, 2 nov. 1447. Nel 1469 era custodito da un ufficiale (probabilmente di nomina ducale) con salario di 5 fiorini al mese, e rendita di 250 fiorini per i proprietari: *Atti che riguardano la navigazione fluviale*, documenti n. 15, 17 e 18. Sulla serie degli ufficiali, C. SANTORO, *Gli uffici del dominio sforzesco* cit., p. 381; ASM, *Sforzesco*, b. 33, lettera di B. Riguardati e A. Guidoboni, 10 ottobre 1447; *Sforzesco, Registri ducali*, 145, c. 129, 2 novembre 1447; sul porto in età sforzesca *Registri ducali*, 7, c. 139v-146.

<sup>31</sup> A. FOGLIA, *Istituzioni ecclesiastiche e vita religiosa dagli inizi del XV secolo al 1523*, in *Storia di Cremona: Il Quattrocento* cit., pp. 165-167. Sui Pallavicini, L. ARCANGELI, *Un lignaggio padano tra 'autonomia signorile' e corte principesca: i Pallavicini*, in *Noblesse et États princiers en Italie et en France au XV<sup>e</sup> siècle*, Actes du colloque de Rome (26-27 novembre 2004), in corso di stampa, e i saggi in *Il sistema idroviario cremonese* cit.

<sup>32</sup> Relazione di Antonio Cani, commissario delle acque del Po, 16 aprile 1474: ASM, *Sforzesco, Carteggio interno*, b. 795 (ringrazio A. Gamberini per la segnalazione). «El porto de Olza è del reverendissimo monsignore de Lode [Carlo Pallavicini], l'ufficiale è Nadalino di Devini: non tropo literato, ma è pratico, solcito et sufficiente; ha de salario dal dicto monsignore libre 4 imperiali». Seguono informazioni analoghe sui custodi del porto di Cremona (di Carlo Pallavicini), *de Mezo* (di Gio. Ludovico e Pallavicino Pallavicini), di Polesine (di Gio. Manfredo Pallavicini), di Sommo (di Gio. Francesco Pallavicini e dei gentiluomini di Sommo), di Stagno (di Gio. Francesco Pallavicini, Pier Maria Rossi e dei gentiluomini da Borgo); di Torricelle (di Costanzo Sforza, con salario pagato dal comune); di Casalmaggiore, proprietà di un privato, di Brescello di Ludovico Maria Sforza, ma senza ufficiali stabili e pagato dal Comune; di Guastalla, i cui custodi erano pagati dal comune. Venivano poi date accurate notizie sullo stato delle strutture portuali.

<sup>33</sup> La condivisione della responsabilità con Pier Maria Rossi, fierissimo avversario dei Pallavicini, è un fatto puramente contingente: le due dinastie signorili si scontrarono per anni per il controllo di queste importanti postazioni e per terre e castelli della zona. Durante le guerre del 1452-54, il Rossi era stato costretto a far passare le sue milizie attraverso i porti dei Pallavicini: fatto di cui si era molto lamentato con il duca.

stipendio dell'ufficiale. Brescello, porto padano già rilevante nell'alto medioevo, era molto frequentato e vi transitavano i rifornimenti necessari alla vita quotidiana e ai commerci della città di Parma: già controllato dai nobili da Correggio, signori del luogo e proprietari del castello, era stato poi acquisito dai Visconti e poi dagli Sforza, e in questi anni era controllato dal nuovo feudatario, Ludovico Maria Sforza.<sup>34</sup> Il porto di Guastalla, nella giurisdizione dei Torelli, era invece controllato dal Comune, che nominava l'ufficiale e prelevava le entrate: segno che la comunità di Guastalla era abbastanza combattiva da aggiudicarsi i diritti sul porto dai titolari della giurisdizione.<sup>35</sup>

La relazione fornisce anche informazioni sulle strutture portuali: la presenza di casotti ed edifici, la qualità delle custodie, i nomi dei custodi, il loro grado di alfabetizzazione, da chi percepivano i salari.<sup>36</sup> Queste ispezioni venivano eseguite dai funzionari ducali con una certa regolarità e soprattutto in occasione di emergenze sanitarie, di allarme per la sicurezza territoriale,<sup>37</sup> o per riconsiderare la collocazione dei porti e intervenire sui malfunzionamenti. La pratica delle visite periodiche permetteva al governo centrale di mantenere il controllo sul sistema portuale pur ammettendo diverse responsabilità private. Dai documenti si apprezza la continuità e la rilevanza delle rendite dei porti<sup>38</sup>. Essendo dei prelievi regolari e certi, gli Sforza ne facevano spesso delle 'assegnazioni' a favore di fedeli, cortigiani e ufficiali che dovevano essere remunerati per i loro servizi, in forma vitalizia se non ereditaria. Fin dal suo arrivo in Lombardia nell'estate del 1447 Francesco Sforza aveva ricevuto parecchie richieste di clienti e sostenitori che aspiravano a mettere le mani sulle privative dei porti, e nella concitazione del momento aveva fatto qualche promessa affrettata che poteva ledere dei diritti da tempo stabiliti.<sup>39</sup> Le entrate dei porti maggiori erano considerevoli: gli Sforza donarono la rendita del porto di Piacenza, che valeva circa 1600 lire l'anno, a un fedele commissario che meritava di essere generosamente ricompensato.<sup>40</sup> Ogni anno, il porto della Napola rendeva ai Cristiani e ai loro discendenti 900 lire imperiali, il porto del Tovo rendeva 300 ducati agli Eustachi.<sup>41</sup>

Anche i piccoli porti privati erano redditizi: un monastero pavese si aggiudicava, ad esempio, i duecento fiorini che ogni anno provenivano dal porto di Monticelli; i proventi del porto di Pissarello, vicino alla località di San Giacomo e a Pavia, spettavano al vescovo della città sul Ticino, quelli di Castelnuovo Bocca d'Adda al Comune. I Sannazzaro della

---

<sup>34</sup> G.P. BOGNETTI, *La navigazione padana* cit., p. 12.

<sup>35</sup> Sulla concessione al Comune da parte dei Torelli, ASM, *Sforzesco, Carteggio interno*, b. 1122, lettera della contessa Maddalena Torelli, 29 settembre 1495.

<sup>36</sup> Antonio Cani, pavese, «ducalis aquarum Padi commissarius», era di famiglia molto legata agli Eustachi di Pavia. Un suo parente, Giacomo Cani, è citato nello statuto del 1487 che sottoponeva i navaroli alla giurisdizione della famiglia pavese: C. PECORELLA, *Note sull'ordinamento della navigazione padana* cit., p. 65.

<sup>37</sup> Esempi di misure sanitarie e militari: *Atti che riguardano la navigazione fluviale* cit., pp. 155-157; L. ROSSI, *Gli Eustachi di Pavia* cit., XXVII. Sul recupero di navi commerciali o destinate al trasporto di persone per farne galeoni e navi da guerra, *ibid.*, XXVII, documenti n. 26, 27, 38, e lettera di Filippo Eustachi, 11 marzo 1452, in ASM, *Sforzesco, Carteggio interno*, 752.

<sup>38</sup> Cfr. il «Quadernetto dely porty ducali hauto nel 1469», in ASM, *Finanze, Pedaggi*, p.a., 861, parzialmente edito in *Atti che riguardano la navigazione fluviale* cit., p. 20-21 e in S. FERMI, *Due nuovi documenti* cit.; e per la parte relativa ai porti di Adda, Ticino e Sesia, in L. ROSSI, *Gli Eustachi di Pavia* cit., XV, pp. 225-227: «Infrascripti sono li porti posti sopra il fiume de Pado. El primo, il porto de Neapola. Lo ufficiale sie Lucha da Parma et ha di salario floreni v per mese. Paga a Zaneto Zaccaria per anno floreni ccl.» Prosegue con nomi e salari degli ufficiali del porto di Pissarello, del vescovo de Pavia che «non porteza»; di Arena (dei Beccaria di Arena e del comune), di Parpanese (privato), di Monticello-Chignolo (ufficiale pagato dalla camera straordinaria, con diritti residui dell'abate di San Salvatore di Pavia), di Piacenza, il cui ufficiale era pagato dalla camera ducale straordinaria e che rendeva 1600 lire l'anno, attribuite a un cortigiano; di Castelnuovo Bocca d'Adda, custodito dal podestà locale con esiguo salario, e rendita al Comune di 210 lire annue.

<sup>39</sup> L. ROSSI, *Gli Eustachi di Pavia* cit., XXIV, p. 61 e documento n. 4.

<sup>40</sup> P. CASTIGNOLI, *Introduzione*, in *Atti che riguardano la navigazione fluviale* cit., p. xxiii e documento n. 13, p. 19, 14 agosto 1460.

<sup>41</sup> L. ROSSI, *Gli Eustachi di Pavia* cit., XV, p. 169; XXIV, p. 62: mille lire l'anno nel 1447.

località eponima nominavano in solido l'ufficiale e percepivano i redditi del porto dei Dossi, suddivisi però in piccolissime quote tra i numerosi rami della famiglia. I Beccaria del Mezzano avevano ottenuto dai Visconti nel 1416 il dazio di vino, pane e carne nella taverna del Mezzano adiacente al porto di Sommo pavese e detenevano lo «ius portizandi».42

*Pluralità dei porti e delle responsabilità, vantaggi e criticità: gli occhiuti dazieri e la ripartizione degli oneri*

Le liste di porti redatte nel corso degli anni mostrano un continuo rimaneggiamento del sistema delle postazioni portuali, che venivano sovente dislocate, accorpate, oppure cadevano e venivano soppresse, altre erano ripristinate dopo un lungo oblio. Se si volesse cartografare il sistema lombardo dei porti nel Quattrocento, sarebbe necessario disegnare diverse mappe, cadenzate in tempi brevi. Le ragioni di questi rapidi cambiamenti erano varie, prima di tutto legate agli eventi naturali e ambientali: i mutamenti a volte rovinosi del corso del fiume, l'impantanamento di una zona, la distruzione delle strutture portuali, il riassetto delle strade. Il corso del Po subiva frequenti variazioni per cause naturali e a volte veniva corretto con lavori di scavo o addirittura deviato mediante lavori di notevole impegno, ai quali non erano estranee le opzioni di proprietari e comunità, interessati a guadagnare un'isola o un alveo abbandonato.43 Fino a secoli recenti, quando gli attraversamenti e i traghetti furono sostituiti da ponti robusti e la navigazione fluviale decadde, il rimaneggiamento delle postazioni portuali fu incessante.44 Le variazioni dipendevano anche da mutamenti degli assetti e delle gerarchie politiche: la fortuna di un porto risentiva delle fortune o disgrazie dei proprietari, e quando nel Quattrocento alcuni enti ecclesiastici riformati cominciarono a prestare maggior attenzione alla gestione del loro patrimonio, non trascurarono le strutture portuali, che furono modernizzate e rese più redditizie.45 Postazioni trascurate e obsolete potevano avere degli sviluppi inattesi e diventare in pochi anni dei punti decisivi di passaggio a scapito di quelle vicine, che subivano un declino. La promozione di un porto significava maggiori transiti, più servizi svolti e quindi una maggiore redditività per il gestore.

I proprietari privati e le comunità traevano vantaggi economici e prestigio dal controllo delle rispettive postazioni portuali, ma gli agenti inviati dal duca, quando le visitavano, constatavano una notevole dispersione di competenze e suggerivano di eliminarne alcune per diminuire le spese e rendere più efficaci i controlli.46 Della stessa opinione erano gli appaltatori dei dazi cittadini, convinti che pochi porti, ben custoditi, avrebbero permesso di controllare più efficacemente i viaggiatori e i carichi delle navi e reso più vantaggioso il prelievo di dazi e pedaggi.47 I dazieri pavese, in particolare, condussero una lunga battaglia per far smantellare alcuni porti privati dove episodi di contrabbando e attività illegali

---

42 Per il porto dei Dossi, cfr. *supra*. Il porto di Sommo fu venduto nel 1456 dai figli ed eredi di Francesco di Beccaria del Mezzano con lo *ius portizandi*: Archivio di Stato di Pavia, *Notarile di Pavia*, b. 41, c. 5; ASM, *Sforzesco, Registri ducali*, 145, c. 168.

43 Su un cambiamento dell'alveo del Po presso Piacenza, seguito da liti tra la città e alcuni nobili proprietari che avevano interessi nella zona, C. POGGIALI, *Memorie storiche di Piacenza*, VIII (Piacenza 1760), Piacenza, Tip-Le-Co, 1976, pp. 27-28.

44 Una vasta documentazione dei secoli XVIII-XIX si trova nel fondo ASM, *Acque p.a.*, e in Archivio di Stato di Torino per l'Oltre Po dopo la pace di Aquisgrana. Cfr. per le dislocazioni di porti *Paesi di nuovo acquisto. Inventario delle scritture dell'Oltre Po Pavese, Oltre Po Pavese (in Generale)*, Mazzo I d'Addizione.

45 G. CHITTOLINI, *Un problema aperto: la crisi della proprietà ecclesiastica fra Quattro e Cinquecento: locazioni novennali, spese di migliorie ed investiture perpetue nella pianura lombarda*, in «Rivista storica italiana», LXXXV (1973), pp. 353-393.

46 Cfr. l'ispezione del 1476 in ASM, *Acque, Parte generale*, b. 862 e in *Atti che riguardano la navigazione fluviale*, n. 18.

47 Sul sistema dei dazi del ducato, P. MAINONI, *Le radici della discordia cit.*; EAD., *Le Arti e l'economia urbana cit.*, pp. 144-147. Sul dialogo stato-dazieri, cfr. *Atti che riguardano la navigazione fluviale cit.*, documenti n. 3 e 4 del 1409.

erano all'ordine del giorno: era risaputo ad esempio che nel porto di Parpanese gli agenti del monastero cittadino di San Bartolomeo in Strada facevano passare contrabbandieri e clandestini che schivavano i controlli di altre postazioni. Non potendo ignorare le proteste dei dazieri, i Visconti e poi gli Sforza fecero più volte demolire le strutture del porto, ma l'ente ecclesiastico non si rassegnò alla perdita e per decenni continuò a ricostruire silenziosamente gli attracchi e gli edifici portuali, riuscendo anzi a imporre Parpanese, per un periodo, a danno delle postazioni vicine.<sup>48</sup> Il porto del Pissarello tra Pavia e Arena era custodito dagli agenti dei nobili da Barbiano, che avevano ricevuto il porto in dono dai Visconti insieme alla signoria su Belgioioso. Nel 1452, una lite insorta tra due ufficiali pavesi portò a violenti scambi di accuse e venne alla luce che da anni i custodi dei Barbiano tolleravano una redditizia attività di contrabbando che diminuiva i prelievi della gabella del sale, prelevata dal governo centrale;<sup>49</sup> e che tutto avveniva alla luce del sole: le grandi quantità di sale 'sfrosato' erano ammassate nel porto alla vista di chiunque passava in nave o attraversava il fiume. Risultò anche che il feudatario era connivente con i trafficanti e che l'abuso era stato ignorato per anni dagli ufficiali pavesi, poco propensi a colpire personalità di spicco e interessi locali.<sup>50</sup>

Vicende di abusi e contrabbando sono ricordate in un ampio dossier prodotto nel 1448 dai dazieri di Pavia, che vedevano i propri prelievi diminuiti anche da frequenti passaggi di soldatesche, dall'esistenza di ponti abusivi che sviavano i traffici dalla via normale, nonché dalla propensione dei Visconti a concedere troppe esenzioni fiscali e daziarie.<sup>51</sup> Dunque, occhiuta sorveglianza dei dazieri cittadini, che consideravano gli snodi portuali dei luoghi decisivi per il controllo sul transito di merci, per la riscossione dei dazi loro appaltati e per la repressione del contrabbando.

Il governo del principe tentava di conciliare i diversi punti di vista, non senza difficoltà. Tollerava normalmente le pratiche di contrabbando e di elusione organizzate dalle comunità di confine, sapendo che i funzionari ducali e gli ufficiali dei porti maggiori non avevano mezzi efficaci di contrasto. La volontà del centro di «sorvegliare e punire» era intermittente e debole, e il più delle volte le trasgressioni erano perdonate: ma gli ufficiali dei porti non gradivano le remissioni, perché multe e condanne rappresentavano una parte del loro salario.<sup>52</sup>

Da una parte dunque, la tendenza a tollerare una diffusa illegalità, dall'altra le proteste degli ufficiali e dei dazieri, che da affaristi oculati appaltavano i dazi e anticipavano il denaro alla Camera ducale e invocavano misure punitive più rigorose. Il governo ducale temeva molto le minacce degli appaltatori di chiedere risarcimenti o contratti più vantaggiosi,<sup>53</sup> e sceglieva allora una via intermedia: la modulata tolleranza, il vedere e non vedere, le ispezioni fatte occasionalmente senza calcare troppo la mano. Si tentava così di conciliare la richiesta di rigore proveniente dagli appaltatori con le aspettative di lucro di proprietari e concessionari delle strutture portuali.

Altrettanto occhiuti erano i dazieri circa l'elusione delle postazioni daziarie da parte delle navi che trasportavano merci. I conduttori di nave inventavano vari accorgimenti per evitare i pedaggi: un documento narra che i mercanti parmigiani che trafficavano con Venezia e che importavano in Lombardia merci di notevole valore, scaricavano le navi a

---

<sup>48</sup> ASM, *Sforzesco, Carteggio interno*, b. 752, supplica dei Beccaria di Arena e altre carte del febbraio 1452.

<sup>49</sup> P. MAINONI, *La gabella del sale nell'Italia del Nord: secoli XIII-XIV*, in EAD., *Politiche finanziarie e fiscali nell'Italia settentrionale: secoli XIII-XV*, Milano, Unicopli, 2001, pp. 39-86; EAD., «Cremona Ytalie quondam potentissima» cit., pp. 368-373.

<sup>50</sup> ASM, *Sforzesco, Carteggio interno*, b. 752, 30 sett., 23 e 29 ottobre 1452, referendario e maestro delle entrate.

<sup>51</sup> ASM, *Registri ducali*, 145, c. 200, 2 aprile 1448.

<sup>52</sup> Sulla strutturale divergenza di prospettive tra stato e ufficiali, G. CHITTOLINI, *L'onore dell'ufficiale*, in *Florence and Milan: Comparisons and Relations. XV and XVI c.*, Firenze, La Nuova Italia, 1988, pp. 101-133.

<sup>53</sup> *Ibid.*, b. 752, lettera del 14 febbraio 1452 del referendario.

Brescello o a Guastalla e poi procedevano via terra per evitare il gravoso dazio appaltato a Casalmaggiore.<sup>54</sup> Alcuni padroni di navi che portavano merci da Pavia verso Venezia trovarono il modo di scaricare le merci nel piccolo porto privato di Stagno, per poi metterle su carri e portarle via terra fino alla riva d'Oglio: qui venivano nuovamente caricate sulla nave che era arrivata vuota. Risultato: tre postazioni daziarie schivate, un risparmio di sessanta ducati e un sicuro danno per la Camera ducale e per gli appaltatori dai dazi.<sup>55</sup> Per eludere i dazi alcuni si dichiaravano falsamente esenti, come quel conduttore di navi che passò indenne al porto di Pancarana sostenendo che portava merci di proprietà dei Pallavicini, ma poi, ispezionato più severamente al porto del Tovo, fu costretto a pagare il dovuto.<sup>56</sup>

Un altro problema assillante per il governo milanese era la ripartizione delle spese di manutenzione e di funzionamento dei porti ducali. Occorreva equilibrare il prelievo e non sovraccaricare proprietari e comunità, già chiamati a contribuire a opere pubbliche come strade, argini, mura ed edifici fortificati. Per distribuire gli oneri delle custodie e della manutenzione, un solido punto di partenza era il principio romanistico «quod omnes tangit ab omnibus approbari debet», tuttavia all'atto pratico non era poi così facile accordare interessi e punti di vista divergenti. Gli esempi si potrebbero moltiplicare: nel 1463 si doveva ripartire l'onere del salario del custode del porto del Tovo e per non gravare troppo sulle comunità rivierasche si estese il comparto ad una vasta area che includeva il Siccomario, Casteggio e varie località attorno a Varzi; ma le terre più lontane ricusarono di pagare e ne sortirono proteste vivaci e negoziati estenuanti.<sup>57</sup> Una delle ripetute e rovinose distruzioni del ponte di Bassignana richiese l'imposizione di un contributo straordinario: l'area di comparto includeva località fino a Voghera e Tortona, ma anche questa volta le proteste furono vivaci e non fu semplice ottenere l'obbedienza da terre lontane e già variamente tassate per altri motivi.<sup>58</sup> Nel 1462 la comunità e i nobili di Arena rifiutarono di pagare la ristrutturazione della casa del custode del porto, salariato ducale: temevano di creare un precedente che sarebbe diventato occasione di future richieste.<sup>59</sup> In tutti questi casi, il contenzioso andava per le lunghe, con negoziati e rilanci, e gli accordi raggiunti erano nuovamente messi in discussione non appena sorgeva la necessità di imporre altri contributi.

In conclusione, se guardiamo all'affermazione delle prerogative statali, la molteplicità dei porti, la compresenza di diversi soggetti responsabili nella gestione e nella custodia rivela una certa dispersione e dei criteri di razionalità assai poco 'weberiani'.<sup>60</sup> E tuttavia, il groviglio di diritti e attività legate al fiume – tra pubblico e privato, tra comunità e stati – si perpetuò per tutto l'*ancien régime*: segno che, nonostante la compresenza di diversi soggetti e una certa esuberanza numerica, il sistema funzionava e trovava il suo fondamento nelle tradizioni e nelle consuetudini locali.<sup>61</sup> Si può ritenere che i difetti e le diseconomie fossero compensati dalla flessibilità del sistema portuale, che poteva essere

---

<sup>54</sup> ASM, *Registri Missive*, 75, c. 119 (ma 229), 28 aprile 1468. Per le gride in materia cfr. M. COMINCINI, *Storia del Ticino*, p. 84 e n. Sui rapporti commerciali tra Milano e Venezia e sull'«iter Padi» dominato dai Veneti, P. MAINONI, *Fra Milano e Venezia. Un rapporto difficile*, in EAD., *Economia e politica nella Lombardia medievale. Da Bergamo a Milano fra XIII e XV secolo*, Cavallermaggiore, Gribaudo Editore, 1994, pp. 185-206.

<sup>55</sup> ASM, *Sforzesco, Potenze estere*, b. 318, 23 agosto 1453, Biagio Pugnelli.

<sup>56</sup> ASM, *Sforzesco, Carteggio interno*, b. 752, 14 febbraio 1452, lettera del referendario di Pavia.

<sup>57</sup> Un dossier relativo al 1425-63 è in ASM, *Sforzesco, Carteggio interno*, b. 759, 9 marzo 1463. Per un conflitto sulla ripartizione dei salari dei capitani del lago, G. CHITTOLINI, *Note su gli 'spazi lacuali'* cit., p. 81.

<sup>58</sup> ASM, *Sforzesco, Carteggio interno*, b. 755, Luchina dal Verme, 28 lug. 1457.

<sup>59</sup> *Ibid.*, b. 758, podestà di Arena, 8 mag. 1462. Sulla scarsa volontà dei pavesi, nel 1449, di pagare i custodi dei porti, salvo che in tempi di epidemia, cfr. L. ROSSI, *Gli Eustachi di Pavia* cit., XXV, pp. 60-62.

<sup>60</sup> M. WEBER, *Economia e società*, IV, *Sociologia politica*, Milano, Edizioni di Comunità, 1995.

<sup>61</sup> G. BIGATTI, *La provincia delle acque. Ambiente, istituzioni e tecnici in Lombardia tra Sette e Ottocento*, F. Angeli, Milano 1995.

rapidamente rimaneggiato e adeguato a seconda dei cambiamenti del contesto ambientale, sociale e politico. Il governo centrale, conoscendo la ristrettezza dei propri bilanci e le limitate possibilità di controllare efficacemente il territorio, si limitava a coordinare e sorvegliare in modo intermittente le strutture portuali private, puniva le disfunzioni e gli abusi più macroscopici, interveniva sulle situazioni diventate palesemente inefficaci e obsolete e con pragmatismo riconosceva l'esercizio di alcune funzioni tipicamente pubbliche a soggetti locali. Modalità flessibili e «leggere», del resto, sono una caratteristica ben individuata degli ordinamenti degli Stati esistenti nell'Italia del Tre e Quattrocento.<sup>62</sup> Solo nel Settecento la frequenza dei controlli portuali e dei pedaggi in certi tratti del fiume fu avvertita come ostacolo alla navigazione e alle esigenze di chi trasportava merci e persone. Se nel territorio modenese, soggetto alla antiquata dominazione pontificia, i prelievi fiscali diventarono una vera vessazione, in Lombardia era quasi impossibile alleggerirli, dato che «non vi era nessuno che sapesse con precisione quanti fossero i dazi, né quale fosse il loro importo».<sup>63</sup> La pluralità delle competenze, la frammentazione delle responsabilità, la molteplicità delle postazioni di prelievo daziario furono avvertiti come criticità da superare e infine accantonati come fastidiosi residui del passato, incompatibili con i bisogni di efficienza e razionalità della borghesia in ascesa.

---

<sup>62</sup> Tra gli studi di G. CHITTOLINI cito almeno *Governo ducale e poteri locali*, in *Gli Sforza a Milano e in Lombardia e i loro rapporti con gli stati italiani ed europei*, Milano, Cisalpino-Goliardica, 1982, pp. 27-41. Cfr. *Origini dello stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, a cura di G. Chittolini, A. Molho e P. Schiera, Bologna, Il Mulino, 1994; *Lo stato territoriale fiorentino (secoli XIV-XV). Ricerche, linguaggi, confronti*, a cura di A. Zorzi e W.J. Connell, Pisa, Pacini editore, 2001 (in particolare G.M. VARANINI, *Le politiche del dominio. Spunti comparativi*, pp. 241-251 e G. CHITTOLINI, *Considerazioni conclusive*, pp. 591-604); G. PETRALIA, «Stato» e «moderno» in Italia nel Rinascimento, in «Storica», III (1997), n. 8, pp. 7-48; I. LAZZARINI, *L'Italia degli Stati territoriali. Secoli XIII-XV*, Roma-Bari, Laterza, 2003.

<sup>63</sup> G. BIGATTI, *La provincia delle acque* cit., p. 151.