I "porti" della Strada superiore e della Strada inferiore nel Medioevo e nell'Età moderna

Autor(en): **Scaramellini, Guglielmo**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Quaderni grigionitaliani**

Band (Jahr): **88 (2019)**

Heft 2: **Arte, Storia, Cultura**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-842185

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Guglielmo Scaramellini

I «porti» della Strada superiore e della Strada inferiore nel Medioevo e nell'Età moderna

Il sistema dei porti nei traffici transalpini fra Medioevo ed Età moderna

L'uscita recente del libro *I sei Porti dello Spluga e del San Bernardino. Verbali delle assemblee (1554-1793) trascritti da Thomas Riedi-Brüesch e saggi critici* pubblicato da Gian Primo Falappi, Guglilemo Scaramellini e Giordano Sterlocchi (C.S.S.V. – Mu.Vi.S., Chiavenna 2018) è l'occasione per riprendere il discorso sui transiti attraverso i nostri passi e di esporre i risultati della ricerca più recente, che proprio con questo libro aggiunge una tessera di grandissima importanza al mosaico che, da lungo tempo, è stato delineato riguardo a un tema fondamentale per la nostra storia non solo politica ed economica, ma anche sociale e culturale. Il libro (della cui articolazione e dei cui contenuti si darà conto più oltre) è stato preceduto da una raccolta di saggi edita nel 2016 da Georg Jäger,[1] il quale fa un quadro di lungo periodo sulle vicende di uno dei valichi fondamentali del sistema dei traffici nelle Alpi centrali fino all'avvento della ferrovia.[2]

Pare opportuno, invece, richiamare per grandi linee la cronologia e le modalità di funzionamento del sistema di traffico e di trasporto che ha contrassegnato il Medioevo e l'Età moderna delle nostre valli. Questa rassegna riguarderà soltanto gli itinerari sopra ricordati per un motivo essenziale: l'organizzazione dei transiti qui descritta per sommi capi è stata individuata soltanto riguardo ai valichi ricordati; nulla di analogo si è riscontrato – almeno finora – riguardo agli altri valichi che interessano il

[1] Georg Jäger (hrsg. von / a cura di), *Der Splügenpass. Zur langen Geschichte einer kurzen Transitroute – Il Passo dello Spluga. La lunga storia di una breve via di transito*, Institut für Kulturforschung Graubünden / Istituto di ricerca sulla cultura grigione / Bündner Montasblatt, Chur 2016.

[2] Non è il caso di riprendere la ricca bibliografia sul tema, peraltro richiamata nei saggi presenti nei due volumi citati; si riportano soltanto i titoli a cui si farà riferimento nel testo e alcuni altri che contengono le linee essenziali per l'inquadramento dei traffici transalpini lungo gli itinerari retici: Aloys Schulte, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, Duncker & Humblot, Leipzig 1900, 2 voll.; Rodolfo Jenny, *I valichi alpini dei Grigioni e la loro importanza economica, con particolare riguardo al passo del San Bernardino*, trad. di R. Boldini, Tipografia Menghini, Poschiavo 1965 (anche edito a puntate sui «Qgi», 1963-1965); Gabriel Mützenberg, *Du chemin muletier au tunnel routier: le Splügen et le San Bernardino du 1815 à nos jours*, in «Bollettino storico-bibliografico subalpino», 71 (1973), n. 1, pp. 193-312; Jürg Simonett, *Transitverkehr und sozialer Wandel am Beispiel der Bündner Täler Schams und Rheinwald in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts*, in «Jahresbericht der Historisch-antiquarischen Gesellschaft von Graubünden», 111 (1981), pp. 164-170; Mario Balatti – Guglielmo Scaramellini (a cura di), *Percorsi storici di Valchiavenna*, Comunità Montana della Valchiavenna, Chiavenna 1995; Kurt Wanner, *Lo Spluga il passo sublime*, trad. it. di G. P. Falappi, Centro di Studi Storici Valchiavennaschi, Chiavenna 2005; Barbara Riedi, *Die Porten der Untere Strasse, ihr Ladungsrecht und der Strassenunterhalt. Rechtshistorische Betrachtungen zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Graubündens*, Peter Lang, Frankfurt a.M. 2009; Martin Bundi – Christian Collenberg, *Rätische Alpenpässe – Vias alpinas reticas*, Somedia, Chur 2016.

nostro territorio, ad est e ad ovest dei tre citati (peraltro un sistema analogo esisteva nel territorio dell'attuale Canton Ticino lungo la via del San Gottardo).[3]

Il trasporto «a ruota» e «a dirittura»

L'organizzazione dei transiti lungo gli itinerari citati si sviluppa, in Età medievale e moderna, secondo due sistemi di trasporto alternativi, ma strettamente integrati (spesso, infatti, i soggetti che li praticano sono gli stessi).

a. «A ruota»: trasporto merci effettuato "a turno" da «cavallanti» locali nel territorio del «porto» di rispettiva residenza (trasporto *a tappe*).

La prima citazione esplicita di questo sistema si trova in un atto stilato a Vicosoprano nel 1391 (4 giugno)[4] relativo alla vendita fra privati di «*rodam unam de victura*» (ovvero del diritto a un turno di trasporto) lungo l'itinerario del Settimo, precisamente fra Piuro e la sommità del passo.

b. «A dirittura» (sulla strada dello Spluga) o «*pertransit*» / «*transit*» (sulla strada del Settimo): il trasporto (*diretto*) è effettuato da un unico operatore lungo tutta la tratta (Coira-Chiavenna/Riva di Chiavenna o Bellinzona e viceversa), dietro pagamento di una tassa (detta *furletum*, *furleit*, *Fuhrleit*, *forletto*...) versata ai «porti» attraversati.

La prima citazione di questo sistema per la Strada Inferiore (Spluga-San Bernardino) si trova in un atto stilato a Thusis nel 1473 tra vari soggetti pubblici e privati (il noto *Viamalabrief* datato 23 aprile), in cui i trasportatori del costituendo «porto» di Thusis e Cazis si impegnano ad operare secondo l'uno o l'altro sistema, cioè «*rodguot oder ander fürleit guot*».[5]

Altre citazioni precoci del sistema di trasporto *diretto* si trovano in due documenti ufficiali stesi a Coira: in uno, del 1484, il vescovo Ortlieb von Brandis ricorda ai mercanti l'obbligo di procedere «*pertransitt oder uff der rod*» (19 gennaio);[6] nell'altro, del 1490, i capi delle Leghe decretano, contro la volontà del vescovo e dei quattro «porti» del Settimo (che invocano il privilegio imperiale di Carlo IV del 25 gennaio 1359),[7] che i mercanti possano usare le due strade (Superiore e Inferiore) come loro piacerà, sia facendo trasportare le merci «*pertransit*» che «*uff der rod*» (28 giugno 1490).[8]

---

3 Cfr. Pio Caroni, *Dorfgemeinschaften und Säumergenossenschaften in der mittelalterlichen und neuzeitlichen Schweiz*, in Id. – Bernard Dafflon – Georg Enderle G. (hrsg. von), *Nur Oekonomie ist keine Oekonomie*, Haupt Verlag, Bern-Stuttgart 1978, pp. 79-127; Id., *Zur Bedeutung des Warentrasportes* für die Bevölkerung der Passgebiete, in «Schweizerische Zeitschrift für Geschichte», 29 (1979), n. 1, pp. 84-100; Id., *Sull'importanza della someggiatura nell'economia alpina preindustriale*, in «Archivio Storico Ticinese», XXI (1980), n. 81-82, pp. 511-523.

4 Cfr. Werner Schnyder, *Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien*, Schultess, Zürich 1973, vol. I, p. 168, n. 154.

5 Cfr. Aa.Vv., *Heimatbuch Thusis. Viamala*, Verkehrsverein Thusis, Thusis 1973, pp. 287-289.

6 Cfr. W. Schnyder, *Handel und Verkehr* ..., cit., vol. II, pp. 404 sg., n. 702.

7 Cfr. Theodor von Mohr (hrsg. von), *Codex Diplomaticus. Sammlung der Urkunden zur Geschichte Chur-Rätiens und der Republik Graubünden*, L. Hitz, Chur 1854, vol. II, p. 430, n. 345.

8 Cfr. W. Schnyder, *Handel und Verkehr* ..., cit., vol. II, pp. 435 sg., n. 769.

Si tratta, in quest'ultimo caso, di un atto di grande importanza per almeno due motivi: le strutture comunitarie, che si stanno rafforzando con la progressiva integrazione fra le Tre Leghe, sfidano apertamente il potere feudale del vescovo, ancora preminente nel territorio della Rezia Curiense (*Churwalchen*, *Curwalen*; *Cruala* o *Crualla* nei nostri documenti coevi); inoltre la Strada Inferiore, in cui i comuni pesano sempre più, ottiene la parità di trattamento con la privilegiata *Strada del vescovo*. Da allora, dunque, e in breve tempo, la via dello Spluga prenderà definitivamente il sopravvento su quella del Settimo.

Il *furleit* e l'istituto dei porti

Il sistema di trasporto descritto è comunque più antico, essendo testimoniato già in pieno Medioevo: il Comune di Chiavenna riscuote, nel 1260 (per il 1259), il *furletum* (o *furleytum*) e il *furleytallum* (la cosa si ripete anche per gli anni successivi);[9] nel 1300 a Vicosoprano il vescovo di Coira riscuote un «*pedagium* [...] *quod wulgariter dicitur fùrlaiti*».[10]

Rispetto ad altre forme di prelievo relative al transito delle merci su questi itinerari (come *telonei*, le generiche tasse di transito, *pedaggi*, *sostatici* o diritti di sosta), il *furletum* (nelle varie grafie adottate) ha evidentemente una specificità che deve essere individuata; peraltro, sull'etimologia e il significato del termine non esistono certezze, ma solo ipotesi, che qui non si richiamano.[11] A mio parere, però, l'esistenza del *furleit* testimonia indirettamente quella dei «porti» (anche prima che questo termine appaia ufficialmente negli atti), che sono attestati esplicitamente nel XV secolo.

Comunque, la prima citazione del termine *porto* riguarda i quattro (spesso citati come «IV Porten») del Settimo: il documento, datato a Coira il 4 marzo 1467[12] definisce il regolamento dei «*vier porten namlich Prigell, Stallen, Tinczen und Lencz*» (ovvero di Bregaglia / Vicosoprano, Stalla / Bivio, Tinzen / Tinizong, Lenz / Lantsch). Le norme sono molto articolate e interessanti, ma non è il caso di occuparsene qui.

La prima citazione dei «porti» dello Spluga è invece contenuta nel già noto *Viamalabrief* del 1473, il quale parla di «*gemeiner landen der porten*» allora esistenti («Schams, Rinwald, Cläfärtal und Masogsertal», ovvero Schams-Schons, Rheinwald, Valle di Chiavenna, Mesolcina) cui si aggiungono i «*dryen doerfer*» di Thusis, Cazis e Masein che vanno a formare il quinto «porto», cui seguirà il sesto di Imboden / Rhäzüns per scorporo di Cazis da quello di Thusis e aggregazione

[9] Cfr. Tarcisio Salice, *La Valchiavenna nel Duecento*, Centro di Studi Storici Valchiavennaschi, Chiavenna 1997, pp. 142 (1260), 182 sg. (1262), 229 (1265), 260 (1268), 301, 307 (1271), 402 (1273), 438 (1277), 442 (1278), 444 (1279), 479 (1290).

[10] La data è imprecisata; cfr. Th. von Mohr (hrsg. von), *Codex Diplomaticus*, vol. II, cit., p. 120, n. 76.

[11] Cfr. Gian Primo Falappi, *Il porto non è il porto. Note etimologiche per un cambio di rotta*, in «Clavenna», XLIV (2005), pp. 191-196; Id., *Origine e significato del termine «Porto». Messa a punto etimologica*, in Id. – Guglielmo Scaramellini – Giordano Sterlocchi, *I sei Porti dello Spluga e del San Bernardino. Verbali delle assemblee (1554-1793) trascritti da Thomas Riedi-Brüesch e saggi critici*, Centro di Studi Storici Valchiavennaschi – Museo della Via Spluga e della Val San Giacomo, Chiavenna 2018, pp. 33-38; Guglielmo Scaramellini, *Il Porto, ente economico-giuridico nei transiti su Spluga, San Bernardino e Settimo*, ivi, pp. 63 sg.

[12] Cfr. A. Schulte, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs*..., cit., vol. II, pp. 188-190, n. 291.

con Bonaduz e Rhäzüns, a formare due semi-«porti» (Cazis e Bonaduz-Rhäzüns).[13] Anche sul significato del termine *porto* si è scritto molto, ma seguendo di solito l'etimologia più facile e scontata: se ne è dunque attribuita l'origine al verbo latino *portare*, mentre, in realtà, il termine è usato nelle fonti con molteplici significati, tutti riscontrabili nel linguaggio tecnico: "luogo di passaggio", "luogo/edificio di deposito" (nel 1747 la «sosta» di Casaccia è ancora definita «porto»);[14] infine assume il significato ambivalente di «territorio di passaggio» – in cui corre la strada riservata all'uso esclusivo dei residenti / proprietari («patrizi») titolari di diritti reali (proprietà fondiarie e diritti d'uso sui beni comuni) in una data Giurisdizione (sovra-comunale) – e di «ente che gestisce i trasporti».

In Ticino lo stesso territorio è definito *longerium*, mentre il relativo sistema di trasporto a rotazione è detto *forletto*.

I «porti» e la proprietà delle strade

Interessante è chiedersi il perché nascano questi due sistemi di trasporto: la proprietà delle strade (anche della Strada imperiale o *Landstrasse*) è dei comuni interessati, che hanno il monopolio del trasporto delle merci su di esse. Eccezione fanno Chiavenna e Piuro, che – pur godendo del monopolio – rinunciano ad esercitarlo in cambio del pagamento del *furletum* per tutte le merci di passaggio (il monopolio registrato a Chiavenna dal 1260, si ritrova a Piuro nel XIV sec.; purtroppo tutti gli archivi locali sono scomparsi nella catastrofe del 1618, ma ci sono testimonianze da altre fonti).

La ragione della rinuncia ad esercitare il monopolio sui transiti a favore dei propri cittadini e la decisione di concedere l'opportunità ad altri soggetti si deve, probabilmente, al fatto che i due centri hanno una società complessa che trae maggiori introiti dall'attività di mercanti e spedizionieri che dall'esercizio diretto dei trasporti. La circostanza di tale rinuncia è confermata da due documenti di Piuro, presenti negli archivi di Bregaglia: nel 1424 (11 e 13 gennaio) il Comune vende a privati il diritto di trasporto sul proprio territorio. Inoltre, nel 1467 (13 gennaio) sollecita i propri cittadini alla solerzia e alla cura nei trasporti per evitare le lamentele dei mercanti.[15]

Il *furleit*, ad ogni modo, è pagato anche nei territori dove i «porti» sono operativi, ovviamente non dai cavallanti locali, ma dai mercanti e spedizionieri che affidano le merci «a dirittura» / «*pertransit*» a trasportatori forestieri o locali (che possono essere dediti prevalentemente al trasporto «a ruota», ma accettano volentieri anche il più impegnativo ma più redditizio e sicuro trasporto «a dirittura»). La riscossione del *furleit* è di solito messa all'asta («abboccata») e assegnata al miglior offerente (la procedura è accertata in Val San Giacomo e nel Rheinwald); è così a Chiavenna nel XIII sec., mentre nel XVIII la tassa è riscossa direttamente dal Comune.[16]

---

[13] Cfr. Thomas Riedi-Brüesch, *I Sei Porti dello Spluga e del San Bernardino*, in G. P. Falappi – G. Scaramellini – G. Sterlocchi, *I sei Porti dello Spluga e del San Bernardino*, cit., p. 182.

[14] Cfr. G. Scaramellini, *Il Porto, ente economico-giuridico nei transiti su Spluga, San Bernardino e Settimo*, cit., p. 62.

[15] Cfr. ivi, p. 68.

[16] Cfr. Guglielmo Scaramellini – Diego Zoia (a cura di), *Economia e società in Valtellina e Contadi nell'Età Moderna*, Fondazione Gruppo Credito Valtellinese, Sondrio 2006, vol. II, p. 72 (cfr. la tabella dei transiti «a dirittura» nel XVIII sec., pp. 74 sg.).

Le norme che regolano i trasporti

Precise sono anche le regole sulle modalità di trasporto. Le merci devono viaggiare in balle ben confezionate, in barili o cassette, sicure e asciutte; il peso dei carichi è fissato per decreto (secondo i tempi, fra 15 e 22 rubbi, pari a 1,20-1,65 quintali): il superamento prevede una soprattassa o perfino il blocco del carico irregolare. Le merci sono assicurate e, in caso di deterioramento o perdita per dolo o colpa dei trasportatori, sono rimborsate dai «porti», ma le fonti testimoniano di contenziosi infiniti.[17]

In attesa di essere prese in carico da un trasportatore o durante la notte, le merci in transito devono essere messe al sicuro (dalle intemperie o dai furti) nelle «soste» («sostre») o «dogane» (dove si paga il «sostatico»); chi non rispetta tale regola è sanzionato: ad esempio, il «porto» del Rheinwald è richiamato spesso all'ordine, forse perché la potente famiglia Hössli possedeva a Hinterrhein una sosta privata, sicura e ben organizzata, ma illegale.[18]

Ogni «porto» deve dunque possedere una «sosta», talvolta anche una secondaria o più: ad esempio, in Val San Giacomo la principale è la Ca' della Montagna, a Montespluga (1908 m s.l.m.), ma ne esistono delle secondarie a Campodolcino e a Madesimo. Presso queste «soste» staziona il responsabile del servizio, che distribuisce i carichi secondo un ordine preciso («a ruota»): esso è detto *Teiler* lungo la strada dello Spluga (in Val San Giacomo però è anche il «Signor Furleit»), mentre nel «porto» di Bregaglia è definito «pesatore».

Altre figure regolano l'organizzazione e l'attività dei «porti»: al vertice c'è il *Portenrichter* (o «rettore dei porti»); l'assemblea (*Portengericht*) formata dai direttori dei diversi «porti» (che hanno nomi qua e là diversi) con funzioni normative, esecutive e giudiziarie; il *Werkmeister* (responsabile della manutenzione di strade e ponti); i *Végher* (stradini); i *Ròtteri* (deputati alla «rotta» della neve, come si dice per la strada dello Spluga, mentre è la «calla» su quella del Settimo), *Fuhrleiter* (detto anche «Furleit»). Spesso più funzioni direttive si sommano nella stessa persona.

Lungo le strade esistono anche numerosi ospizi, ubicati in vari luoghi; presso i valichi i più importanti sono, lungo la strada del Settimo, quelli di San Pietro (nel IX sec. a Mistail; nel XII quello prossimo al passo)[19] e di Casaccia; sullo Spluga, la Ca' della Montagna (citata per la prima volta come «*Trimonedam, que domus est in cacumine montis*» nel documento del 24 agosto 1485).[20]

Il sistema è molto complesso, così che viene ripetutamente regolamentato: si sono ricordati i decreti del vescovo di Coira (1457; 1467; 1471, che regola l'uso delle soste e il *furleit* nei «IV porti»; 1484), del duca di Milano per la dogana di Chiavenna (1488), dei capi delle Leghe (1490; 1640 per i trasporti nel territorio dello Stato; 1765).[21]

---

[17] Cfr. per esempio Giovanni Giorgetta, *Una "balla" perduta tra Anversa e Lucca nel 1576*, in «Clavenna», XXXVII (1998), pp. 63-80, ma soprattutto i protocolli dei «porti» pubblicati da Thomas Riedi.

[18] Comunicazione orale del sig. Jean-François Tschopp, Hinterrhein, 20 agosto 2018.

[19] Cfr. Ingrid Heike Ringel, *Der Septimer. Zur Verkehrsgerechten Erschließung einer Paßstraße im Mittelalter*, in Erwin Riedenauer (hrgs. von), *Die Erschliessung des Alpenraums für den Verkehr im Mittelalter und in der frühen Neuzeit – L'apertura dell'area alpina al traffico nel Medioevo e nella prima età moderna*, Arge Alp, Bolzano 1996, pp. 261-276.

[20] Cfr. W. Schnyder, *Handel und Verkehr* ..., cit., vol. II, pp. 407 sg., n. 708.

[21] Cfr. Gian Primo Falappi, *Le norme per la percorribilità della strada del passo dello Spluga nei secoli XVI-XVIII dai Libri di Porto della Val San Giacomo*, in Id. – G. Scaramellini – G. Sterlocchi , *I sei Porti dello Spluga e del San Bernardino*, cit., pp. 45-47.

Ma i «porti» assumono progressivamente maggiore autonomia dai poteri statali, diventando, come ricorda Thomas Riedi,[22] quasi uno «Stato nello Stato» e regolando autonomamente gli aspetti tecnici (modalità di trasporto, deposito, viabilità, manutenzione) ma anche giuridici: tale processo è evidente soprattutto per la Strada Inferiore, non sottoposta all'autorità vescovile. Chiari esempi ne sono il *Viamalabrief* del 1473, l'istituzione del cosiddetto «corriere di Lindau» o «di Milano» (*Mailänder Bote*, visto da parte tedesca), la cui vita fu molto lunga (secondo alcuni risalirebbe al 1497, se non prima; secondo altri al 1519; la fine del servizio avviene nel 1826, quando entra in funzione un regolare servizio di posta), gli accordi sempre più stretti e cogenti stipulati liberamente tra i diversi «porti» (come la sottoscrizione dell'accordo fra i «VI porti» dello Spluga e del San Bernadino sulle tariffe nel 1554) e la registrazione delle deliberazioni delle assemblee (annuali e straordinarie) nel *Portenbuch* (dal 1555), di cui ogni «porto» doveva tenere una copia, sempre aggiornata. Il volume originale fu perduto per un grande incendio di Splügen (dov'era conservato) nel 1716; ne fu subito redatto un altro in base alle copie conservate nei diversi «porti» (ma anch'esso è andato perduto negli anni).

Il sistema dei trasporti è dunque complesso, interessando un numero molto elevato di soggetti privati (alcune migliaia di cavallanti, appartenenti ai «porti» o indipendenti, mercanti, spedizionieri, notai) e pubblici (enti locali, poteri centrali, diplomazia), richiedendo il rispetto delle regole di base – rotazione, modalità di trasporto (peso e confezionamento dei carichi, loro cura e conservazione, tipo di merci, tempi e costi di trasporto registrati nelle «lettere di vettura») e di deposito – ma anche introdotte via via, in modo definitivo od occasionale (come mostrano i verbali delle assemblee).

Il sistema diventa però problematico con l'aumento dei traffici mercantili e il miglioramento di strade e mezzi di locomozione in Europa: la durata spesso eccessiva dei trasporti nei periodi di punta dei traffici o dei lavori agricoli (le merci restano nelle soste in attesa di un vettore anche per settimane), la trascuratezza dei trasportatori, la pluralità dei soggetti responsabili nel trasporto a rotazione ma le cui colpe specifiche sono difficilmente individuabili, la macchinosità delle regole per i rimborsi degli eventuali danni, provocano molte lamentele nel XVIII sec. (pressanti quelle di Zurigo nel 1756), che costringono gli aventi causa a portare migliorie, ma sempre parziali e faticose (come i nuovi regolamenti nel 1756 e 1765).[23]

Nel 1797, in seguito al distacco dalle Leghe e alla contrastata aggregazione alla Repubblica Cisalpina, è abolito il «porto» di Val San Giacomo ma non lo sono quelli grigioni, che mantengono le loro prerogative e pretendono di esercitarle anche sul

[22] Cfr. Th. Riedi-Brüesch, *I Sei Porti dello Spluga e del San Bernardino*, cit., p. 207.

[23] Cfr. G. Scaramellini, *Il Porto, ente economico-giuridico nei transiti su Spluga, San Bernardino e Settimo*, cit., pp. 72 sg. e 81. Sulla corrispondenza fra mercanti e spedizionieri lombardi e grigioni si vedano i due saggi di Luigi Maffi, *Commerci e trasporti attraverso lo Spluga nel XVIII secolo*, Centro di Studi Storici Valchiavennaschi – Museo della Via Spluga e della Val San Giacomo, Sondrio 2016, e *L'itinerario dello Spluga nel Settecento. Sistemi di trasporto, spedizione di merci e relazioni commerciali tra Lombardia ed Europa*, in *Transits. Infrastructures et société de l'Antiquité à nos jours – Transit. Infrastrukturen und Gesellschaft von der Antike bis heute*, «Histoire des Alpes. Storia delle Alpi. Geschichte der Alpen», 21 (2016), pp. 143-158.

territorio ora cisalpino: ne nascono ulteriori liti e contenziosi fra trasportatori dei «porti» superstiti e spedizionieri e trasportatori lombardi, che termineranno soltanto con l'abolizione dell'istituto anche in Svizzera.[24]

L'antico comune di Chiavenna e la Strada imperiale

Nei territori grigioni non sembrano esistere problemi interpretativi riguardo alla formazione dei «porti» e alle loro prerogative giuridiche: i diritti appartenenti ai signori territoriali (vescovo di Coira e feudatari, come i conti di Werdenberg, i baroni di Vaz e di Rhäzüns, i Sacco di Mesocco, poi i Trivulzio), inizialmente concessi alle comunità dietro il pagamento di un corrispettivo economico, sono poco alla volta assunti (pacificamente o con atti unilaterali) dalle comunità stesse, fino alla quasi totale eliminazione dei diritti signorili fra il XV e il XVI secolo.

Più difficile è spiegare come mai, già nel XIII sec., il Comune di Chiavenna e le giurisdizioni che ne derivano,[25] siano titolari della proprietà delle «strade imperiali» sul loro territorio (e quindi abbiano il monopolio dei transiti, talora rinunciandovi dietro il pagamento del *furleit* da parte di mercanti e spedizionieri), e la mantengano fino a tutto il XVIII secolo. È possibile che tale diritto fosse concesso a Chiavenna nel XII sec., quando, secondo la tradizione, l'imperatore Corrado III di Svevia investì il Comune, nelle persone dei consoli *pro tempore*, della Contea di Chiavenna (nel 1128)[26] e ad esso trasferì i «diritti regali», fra cui le strade: prerogative confermate da Federico I (1152, 1157-58) ed Enrico VI (1192), ed esplicitamente conservati anche dopo la sottomissione forzata a Como (1205), come dimostrano le norme per la manutenzione delle strade pubbliche dipendenti dalla città dominante (soltanto quelle a valle del borgo) riportate nel *Volumen magnum* degli *Statuti* comaschi del 1335.[27] Si tratta, però, di un tema storico-giuridico assai complesso, al quale non è possibile dedicare qui la necessaria attenzione; è perciò sufficiente accennarvi per l'interesse della circostanza.

La pubblicazione e gli studi sui verbali delle assemblee dei porti

All'inizio di questo articolo si ricordava la recente pubblicazione del volume intitolato *I sei Porti dello Spluga e del San Bernardino. Verbali delle assemblee (1554-1793) trascritti da Thomas Riedi-Brüesch e saggi critici*; esso contiene alcuni saggi sul tema testé

[24] Cfr. Guglielmo Scaramellini, *Le strade chiavennasche ed il problema dei transiti internazionali durante l'età napoleonica*", in «Clavenna», XXXI (1992), pp. 203-206. Sulla vita faticosa e pericolosa dei cavallanti ancora i primi dell'Ottocento si veda Claudio Mainetti, *Thomas Conrad von Baldenstein (1784-1878) e la vita dei someggiatori grigioni*, in «Clavenna», XXXVII (1998), pp. 143-150.

[25] La Giurisdizione di Chiavenna dal 1205 comprende Mese, Prata, e, in epoca viscontea, anche Gordona, Samolaco e Novate; quella di Piuro nasce nel XIII sec.; quella di Val San Giacomo è costituita definitivamente nel 1513.

[26] Cfr. Enrico Besta, *Le valli dell'Adda e del Mera nel corso dei secoli*, Nistri-Lischi, Pisa 1955, vol. I, p. 207.

[27] Cfr. Guglielmo Scaramellini , *Die Porten in der Valchiavenna seit dem Mittelalter: Fakten und Mutmassungen – I Porti della Valchiavenna dal Medioevo all'Età contemporanea: dati di fatto e congetture*, in G. Jäger (hrgs. von / a cura di), *Der Splügenpass ...*, cit., pp. 47-70.

illustrato, ma soprattutto il fondamentale lavoro di Thomas Riedi-Brüesch, studioso e appassionato cultore della storia di strade e transiti sui passi retici. Dopo molti anni di ricerche, nel 2002 Riedi aveva consegnato al responsabile dell'Archivio della Valchiavenna, Giordano Sterlocchi, i testi di una ricerca sulla nuova strada del Cardinello (una variante della via dello Spluga nel tratto fra Isola e Montespluga costruita nel 1714) che sarebbe stata pubblicata qualche anno più tardi dal Centro di studi storici valchiavennaschi,[28] uno studio sulla storia dei «porti», ma soprattutto la trascrizione dei verbali di 105 riunioni dell'assemblea e di altri documenti (inediti e sconosciuti, rinvenuti in diversi archivi grigioni e in quello della Val San Giacomo) dei «VI porti» relativi agli anni 1554-1793, arricchita da apparati critici per la lettura e l'interpretazione dei documenti stessi.

Mentre il Centro di studi storici, in collaborazione con la Comunità Montana della Valchiavenna, stava organizzando la pubblicazione di tutti questi materiali, Thomas Riedi veniva improvvisamente a mancare nel febbraio del 2006. La pubblicazione dell'opera venne quindi rallentata, sia perché si era forzatamente interrotta la revisione dei testi da parte dell'autore (soprattutto delle trascrizioni dei documenti, le cui grafie e lingua erano assai problematici), sia perché gli eredi avevano chiesto una moratoria per valutare le modalità della pubblicazione.

Superati i motivi della sospensione, il Centro di studi storici ha ripreso l'operazione, incaricando Gian Primo Falappi, Giordano Sterlocchi e chi scrive di aggiornare l'apparato critico (poiché la morte aveva impedito all'autore le necessarie revisioni) per la pubblicazione di un *corpus* di documenti che appare veramente come un *unicum* nella storia dei transiti e dei traffici transalpini nell'Età moderna (non si è infatti a conoscenza di alcunché di simile per nessuno degli itinerari stradali delle Alpi): l'edizione avrebbe dunque costituito un apporto di straordinario valore per la conoscenza dei più intimi meccanismi giuridici, organizzativi, economici, sociali, territoriali del sistema di trasporto fondato sui «porti».

Documenti inediti, studi critici, apparati esplicativi

Non potendo riassumere i contenuti del nuovo libro in poche righe, si citano qui soltanto i titoli dei saggi, ricordando che le trascrizioni dei documenti inediti (riportate come le aveva ricavate Thomas Riedi dalla lettura delle carte, senza potere effettuare un ultimo controllo) sono inserite, a causa della loro consistenza, in un CD allegato al libro. Oltre alle trascrizioni, esso contiene anche gli apparati (in tedesco e in italiano) prodotti dall'autore e altri materiali informativi.

I saggi di Riedi riportati nel libro sono stati magistralmente tradotti in italiano da G. P. Falappi, al quale si devono anche le traduzioni degli apparati, nonché i corposi e articolati regesti dei documenti redatti in italiano, strumento indispensabile per l'uso dei documenti, preziosissimi ma difficilissimi da utilizzare anche per chi conosce il tedesco.

[28] Thomas Riedi, *La strada del Cardinello del 1714. Storia e documenti*, trad. it. di G. P. Falappi, a cura di G. Scaramellini, Centro di Studi Storici Valchiavennaschi, Chiavenna 2007.

I saggi introduttivi sono dunque i seguenti (dopo la presentazione del presidente del C.S.S.V. Guido Scaramellini e del sindaco di Campodolcino e responsabile del Museo della Via Spluga e della Val San Giacomo Enrica Guanella):

- GIORDANO STERLOCCHI, *La ricerca archivistica di Thomas Riedi e l'archivio dei Porti* (pp. 11-32);
- GIAN PRIMO FALAPPI, *Origine e significato del termine «Porto». Messa a punto etimologica* (pp. 33-38); *Le norme per la percorribilità della strada del passo dello Spluga nei secoli XVI-XVIII dai Libri di Porto della Val San Giacomo* (pp. 39-52); *Tradurre è impossibile ...* (pp. 53-54);
- GUGLIELMO SCARAMELLINI, *Il Porto, ente economico-giuridico nei transiti su Spluga, San Bernardino e Settimo* (pp. 55-102);
- GIAN PRIMO FALAPPI, *Regesti di verbali e documenti dei Porti 1554-1793* (pp. 103-152);
- *Indice dei nomi di persona, località, cose e concetti più importanti nei verbali delle assemblee*, traduzione ed elaborazione di G. P. Falappi dal testo di THOMAS RIEDI-BRÜESCH (pp. 153-173);
- THOMAS RIEDI-BRÜESCH, *I Sei Porti dello Spluga e del San Bernardino*, tradotto da G. P. Falappi e comprendente le seguenti sezioni: I. *La storia*; II. *I testi* (parte relativa ai caratteri intrinseci, alla collocazione archivistica e alla datazione dei documenti); *Glossario*; *Bibliografia* (fonti edite e inedite); III. *Appendice* (1. *Il territorio, i documenti, le assemblee, i deputati e i rettori dei Porti*; 2. *Merci e tariffe*) (pp. 175-241).

Al volume è allegato, come anticipato, un CD che contiene in particolare, in lingua originale o in traduzione (la trascrizione dei testi originali in italiano è stata rivista da G. Sterlocchi), i protocolli dei «VI porti».

Si tratta di una serie di contenuti, dunque, molto ampia, consistente e varia, che dà tutte le informazioni oggi disponibili riguardo ai traffici sugli importanti itinerari transalpini di Settimo, Spluga e San Bernardino durante il pieno Medioevo e l'Età moderna, coniugando l'uso delle fonti originali (che, si ribadisce, sono uniche e straordinariamente importanti e interessanti nell'intero panorama alpino) con i risultati della ricerca più recente. Tali messe a punto, pur non essendo definitive (com'è sempre la ricerca), nondimeno consentono di capire a fondo le modalità di funzionamento del sistema di trasporto realizzato nei secoli dalle comunità ubicate lungo le strade, le quali hanno saputo collaborare proficuamente pur tra inevitabili difficoltà materiali e contrasti d'interesse.