

EGIDIO ROSSINI

LA VIA DELL'ADIGE E IL COMMERCIO DEL LEGNAME NEL BASSO MEDIO EVO

Considerazioni su un problema

Se l'età romana è caratterizzata dal grandioso impianto delle grandi strade consolari, l'età di mezzo ha invece dato vita ad attivi trasporti in acque interne. Così non pare del tutto inutile vedere, magari per sommi capi, che cosa rappresentassero l'Adige, il Po e gli altri fiumi minori nell'ambito degli scambi a medio e a lungo raggio che si sviluppavano nell'alto medioevo tenendo però sempre presente che particolari approfondimenti della problematica generale devono fare i conti con una documentazione di archivio che si rarefa a mano a mano che si risale nel volgere dei secoli ⁽¹⁾ e che le indagini di natura archeologica sono ancora agli albori di una scienza destinata però ad aprire più vasti e sicuri orizzonti.

La via dell'Adige come quella del Po e della fossa Olobia che sin dal IX secolo raccordava i due maggiori fiumi dell'Italia settentrionale ⁽²⁾ ebbero in Venezia il fulcro portante della loro efficienza.

Nel caso specifico lo sviluppo economico assunto da Verona e la stessa esistenza della signoria Scaligera dipesero dalle buone relazioni con Venezia

⁽¹⁾ Il più antico documento dell'età medievale, il conosciuto capitulare liutprandino, si veda: HARTMANN, L. K. *Zur Wirtschaftsgeschichte Italiens im frühem Mittelalter*, Gotha, 1904, pagg. 74-90 e il testo del documento pag. 123 con data 10 maggio 715; ROSSINI, E. *Longobardi e Franchi in Lombardia: problemi di navigazione interna*, in «Atti del 6° Congresso Internazionale di studi sull'alto medioevo» Spoleto, 1980, pagg. 593-598; E. ROSSINI, *Verona nell'alto medioevo: problemi di navigazione interna*, in «Verona gotica e longobarda», Verona, 1980, pagg. 209-233.

⁽²⁾ Tale tesi proposta da studiosi mantovani si basa su di un dato documentato del secolo IX, secondo il quale la fossa Olobia/Lobia si staccava dal Po all'altezza di Ostiglia e con direzione sud doveva raggiungere il fiume Tartaro. Ma da questo all'Adige era interposta una vasta area impaludata nella quale era però possibile la navigazione di natanti. Cfr. PAGLIA, E. *Saggio di studi naturali sul territorio mantovano*, Mantova, 1879 pag. 269. Comunque quest'area fu interessata in questo secolo a forti lavori di scasso e di livellamento che rendono problematiche le osservazioni in loco di quelle aeree.

mentre gli scambi tra Verona e il Trentino furono la risultanza diretta dell'efficienza dei trasporti che si dipanavano non solo sull'antica strada consolare Claudia Augusta padana, ma anche, e soprattutto, sulla via dell'Adige (3).

Venezia appena nata s'addentra nell'entroterra, prepara faticosamente le sue strade, impianta a poco a poco le strutture sulle quali si articoleranno i differenti mercati, li incanala e li direziona verso quel consolidamento che noi riusciremo a documentare in modo concreto solo dopo l'avvento dei liberi comuni (4).

I Venetici nella necessità di attuare questo programma di vasta portata procedettero mediante l'organizzazione progressiva di empori che dall'Adriatico si spingevano nell'entroterra veneto sia mediante dirette presenze sui singoli mercati, sia ottenendo diritti o prerogative nel complesso sistema dei transiti, sia ancora acquistando terreni sui quali potevano impiantare i loro empori (5). Queste direttive di penetrazione non erano specifiche delle regioni d'oltremare, ma erano concretate anche nella stessa pianura padana particolarmente lungo i grandi fiumi che profondamente penetravano nell'entroterra.

In realtà, apparentemente evanescente, ma di fatto potentemente radicata a solide basi, Venezia poteva apparire come uno stato senza terra una potenza fluttuante sulle onde del mare, ma nondimeno restava un punto neutrale dove ci si poteva sempre incontrare, un mercato sempre aperto in grado di mobilitare un potentissimo esercito, ma senza armati, capace nondimeno di sviluppare un inaudito prestigio economico, quello proprio della credibilità e della fiducia del ducato aureo (6). In oriente le navi veneziane erano - in pratica - entrate in competizione con l'impero di Bisanzio, cogli Arabi, coi Tatars, popolazioni queste colle quali seppero mantenere, anche se spesso in stato di tensione, una salda continuità di rapporti di scambio.

Ora se lasciamo da parte i primi due aspetti: la Venezia protesa nel Mediterraneo e la Venezia dei proprietari fondiari dell'entroterra, ci resta da vedere la Serenissima del sale, delle spezie, delle stoffe che penetra profondamente nell'entroterra padano attraverso i fiumi. I *pacta veneta* oggetto di attente ri-

(3) Di fatto la via dell'Adige era per i Veneziani la meno difficoltosa in quanto, senza grossi problemi potevano raggiungere da Rialto Bolzano, indi a dorso di mulo la valle dell'Inn. Il problema è già stato in parte trattato da SCHULTE, A. *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehr zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, Lipsia, 1900.

(4) CESSI, R. *Documenti relativi alla storia di Venezia anteriori al mille*, 2 voll. Padova, 1940; CIPOLLA, C. *Trattati commerciali e politici nel secolo XII inediti o imperfettamente noti*, in «Nuovo Archivio Veneto», XV (1898), pagg. 288-305.

(5) HEYD, G. *Storia del commercio del Levante nel medioevo*, Torino, 1913; HEYD, G. *Le colonie commerciali degli italiani in oriente nel medio evo*, 2 voll. Venezia-Torino, 1866; per l'Adige si veda i citati *trattati* di Carlo Cipolla ricordati nella nota 4.

(6) Il ducato aureo fu comiato dal doge Giovanni nel 1284 al titolo di 1000 e del peso di grammi 3,559. Nel volgere dei secoli mantenne le sue caratteristiche di conio inalterate sino al 1798. MARTINORI, *La moneta*, Roma, 1915, pag. 123; LANTE, F. *Le vecchie monete di conto veneziane e il ritorno all'oro*, in «Atti dell'Istituto veneto di scienze lettere ed arti» vol. CXVII (1958-59).

cerche a partire dagli studiosi del secolo XVIII costituiscono il capitolo portante per le linee di comunicazione a breve come a largo raggio (7).

Siamo nell'862, a *Portus Mantuanus* le navi dei venetici scambiavano pepe, cimino - forse si tratta di cannella - e lino con grano (8); ovviamente erano in grado di risalire il Mincio e di raggiungere il Garda, dove trovavano il porto di Lazise, ma se continuavano il loro cammino potevano facilmente raggiungere l'area trentina nonché le terre raccordate con questi mercati. Sul Garda poi in fatto di navigazione lacustre vi era una lunghissima tradizione come i *naviculari* romani di Peschiera (9) e il *fanum* dedicato a Iside a Malcesine, la dea che proteggeva i *navigia* il cui culto era stato importato da mercanti o da soldati (10). Nella età moderna si vedrà pure il vitale mercato dei grani di Desenzano (11).

Ma se lasciamo il Po e il lago di Garda, il Trentino si poteva raggiungere anche risalendo il corso dell'Adige sul quale sin dal secolo X si hanno documentate presenze di passaggi o di altre attività di scambio.

Nell'agosto del 955 Almerico II *dux et marchio*, unitamente alla moglie Franca donano alla *scola sacerdotum de ecclesia beate Dei genitricis virginis Marie... omnes transita... in fluvio Athesis...*, in altre parole i diritti di pedaggio per passare su quelle acque dove più tardi sorgerà il monastero di Santa Maria della Vangadizza (12).

Il 5 novembre 967 Ottone I imperatore concede a Raterio, vescovo contestato di Verona, «... *duas portiones de ripatico...*» in città a cui aggiunge «... *ex integro ripaticum in castello quod vocatur Portus...*» (Porto di Legnago), ma il ripatico di Porto (13) - centro distante una cinquantina di chilometri a sud di Verona - come viene precisato nel giudizio placitale del 18 luglio 976 da parte di Engelrico, giudice e avvocato dei Canonici del Capitolo della Cattedrale non appartiene interamente al Vescovo che possiede solo la parte sita in *castello*. Engelrico reclama: «...*habeo et teneo ad proprietatem, ad partem Canonice, duas porciones de portum illum a ripa quod est fluvio Athesis comitatus veronensis in loco et fundo Leniacus; unde terciam porcionem iam dicto episcopo Sancte Veronensis Ecclesie pertinere videtur...*». Sostanzialmente il discorso del patrocinatore degli interessi Canonici precisa che i diritti di *ripaticum* sulla sponda sinistra del fiume, soltanto per un terzo, appartengono al vescovo,

(7) CESSI, R. *Pacta veneta-pacta carolina*, in «Archivio Veneto», vol. LVIII (1928).

(8) *Inventari altomedioevali di terre, coloni e redditi*, Roma, 1979, pag. 138.

(9) CIL, V, 4015, 4016, 4017.

(10) CIL, V, 4007.

(11) ZALIN, G. *Approvvigionamento e commercio dei cereali nella regione gardesana durante l'età moderna*, Salò, 1968, ma rispecchia situazioni ben anteriori per strutture, impianti e consuetudini come risulta anche da ROSSINI E. - ZALIN, G. *Uomini, grani e contrabbandi sul Garda tra quattrocento e seicento*, Verona, 1985.

(12) Pur essendovi qualche difficoltà nella datazione del documento si è presa in considerazione la data più recente, per l'edizione si veda MITTARELLI e COSTADONI, *Annales Camaldulenses ordinis Sancti Benedicti*, Venezia, 1755-1799, vol. I, app. f. 48.

(13) MGH, I, n. 348, pagg. 474-475.

mentre gli altri due terzi, siti sulla stessa riva sinistra, appartengono al Capitolo (14).

Ma i Canonici non tennero a lungo questo diritto loro riconosciuto. Il 7 aprile 1015 lo cedettero per 29 anni «...*ficto censum reddendum libellario nomine...*» a certo Giovanni venetico, residente a Verona. Non è detto che fosse *mercator*, ma lo si può facilmente intuire. La concessione in particolare non ammette dubbi, perché a Giovanni è stato concesso «...*hoc est ex integro tholoneum atque ripaticum illum, iuris ipsius kanonike, qui esse videtur in finibus veronensibus iusta ripa flumen Athesis in villa qui dicitur Porto Leniacus...*». Ove Porto e Legnago paiono essere considerate una stessa entità siti dirimpetto l'una all'altra sullo stesso fiume (15).

Da ciò si deduce che il sovrano aveva ceduto al clero della cattedrale (i canonici del Capitolo) due terzi di quei diritti riservando al vescovo il restante.

Se si risale il corso del fiume la tappa successiva era la città ove il vescovo saldamente possedeva i diritti di ripatico, ma in un settore da altri preteso l'Isolo avevano ben presto trovato sede i radaroli che avevano stipulato una serie di convenzioni con l'adiacente monastero benedettino di Santa Maria in Organo, al quale, l'ordinario diocesano ha contestato questi diritti in una vertenza che durò non meno di tre secoli, assumendo di tanto in tanto una spessa reale, quanto tragica vivacità (16).

Alla fine nei confronti dei diritti di ripatico in città non rimase escluso il Comune di Verona. Di fatto un settore rimase in saldo possesso di Santa Maria in Organo e una parte al Comune. Alla fine la signoria scaligera liberalizzò questi diritti lasciando nondimeno qualche briciola all'ordinario diocesano, mentre la corporazione dei radaroli entrò nell'area di protezione - almeno dal 1209 - della casa dei mercanti (17).

A nord di Verona, e prima di raggiungere Ala troviamo due *cluse*, quella di Volargne in territorio veronese e quella *gardensis* forse già in area tridentina. Queste chiuse rimandano all'ordinamento longobardo delle terre di confine ed in esse con particolari apprestamenti si guardava sia il corso dell'Adige sia la vecchia strada Claudia Augusta. Di fatto la pubblica amministrazione aveva impiantato altrettanti punti di controllo nei passaggi (18).

Col volgere dei secoli e delle dominazioni queste chiuse persero ciascuna

(14) MANARESI, C. *I placiti del «Regnum Italiae»*, vol. II, pag. 1, Roma, 1957, n. 176, pag. 146.

(15) ARCHIVIO CAPITOLARE DI VERONA, perg. 1°, vol. 5, f. Iv - B, c. 31, m. 5., n. 8.

(16) Si veda a proposito: SIMEONI, L. *Dazi e volonei medievali di diritto privato a Verona*, in «Studi su Verona nel medio evo» vol. I, Verona, 1965, pag. 238 n. 7 documento con data 4 ottobre 1219 e n. 14 del 17 marzo 1226, pag. 247.

(17) Le associazioni di mestiere potevano mantenere le loro tradizioni solo a condizione che fossero «... *facta, confirmata cum voluntate potestatis negociatorum, vel consulum et eius consilio...*» *Liber iuris civilis urbis Veronae*, Verona, 1728, pag. 88, cap. CIV. Da questa disposizione risulta la scissione netta fra potere politico della città e sistema di organizzazione e produzione dei prodotti di mercato.

(18) SCHNEIDER, F. *Le origini dei comuni rurali in Italia*, Firenze, 1980, pagg. 135-136.

la propria funzione, ma sostanzialmente rimasero dei punti fermi nel sistema degli scambi e con essi dei commerci, tanto che ancora nei primi decenni del secolo XIV venivano ancora richiesti pedaggi di passo ai mercanti veneziani diretti verso il nord.

Verona e Venezia

Nel 1107 ⁽¹⁹⁾, prima ancora che il Comune di Verona avesse un suo regolare atto di nascita - che secondo alcuni studiosi porta la data del 1136 quando compaiono i primi consoli giuridici - diede il via a una serie di patti di natura prettamente commerciale con Venezia destinati a svilupparsi in tutti i settori degli scambi. Con ciò la via dell'Adige si cosparsa di impianti quasi continuativi che in pratica raccordavano le città di Trento e di Verona col mare. Quello che di essi oggi rimane è quasi lettera morta, ma si fa voti che indagini di natura archeologica diano la possibilità di ubicare almeno i maggiori porti fluviali che pur hanno dovuto lasciare qualche testimonianza in questo lungo percorso. Un fatto però è certo: le numerose rapide dovute ai frequenti dislivelli del letto del fiume non costituivano - come meglio si vedrà - un ostacolo insormontabile né in direzione della corrente, né in senso contrario ⁽²⁰⁾.

Sui sistemi di risalita, particolarmente nei punti più critici esistevano apprestamenti di trazione costituiti da mute di cavalli accuratamente predisposte a disposizione di quanti ne avessero fatto richiesta.

Con ciò Venezia diede di fatto il via a un capillare processo di penetrazione che condizionerà, e spesso pesantemente, l'economia di mercato veronese. I veneziani si erano insediati nel fondaco sito presso la chiesa di San Marco, a due passi dalla sede della casa dei Mercanti, ossia di quell'istituto che regolamentava la produzione manifatturiera urbana e nello stesso tempo governava le differenti attività di mercato a breve e a lunga distanza ⁽²¹⁾.

Nel 1306, ossia prima ancora che Cangrande della Scala intraprendesse la sua politica territoriale mediante una serie di conquiste a mano armata o di annessioni attraverso compromesso nell'entroterra veneto, i mercanti veneziani godevano di una particolare posizione di privilegio. Erano di fatto liberi, con le loro merci, di operare in città e nel distretto con la prerogativa di poter esportare ferro, legname, foglia - valania per la concia delle pelli - miele, cera, pietre, cuoio, pece; ma era loro interdetto di trattare prodotti del settore alimentare, armi e cavalli, se non per portarli a Venezia. Il doge eleggeva un console da lui scelto, residente a Verona, al quale era affidato il compito di assiste-

⁽¹⁹⁾ Editto da CIPOLLA, *I trattati...* cit. alla nota 4.

⁽²⁰⁾ Comunque nelle tavole che seguono si hanno indicazioni su numerosi punti di attracco, però non si hanno ovunque indagini sugli impianti come è invece rilevabile a Coriano.

⁽²¹⁾ Questi problemi sono stati ampiamente trattati in *Verona e il suo territorio*, vol. III, parte II, pagg. 564 e segg. ai quali si rimanda per un più ampio e particolareggiato inquadramento.

re i mercanti veneziani che operavano in questa città, in più gli era concesso di «... *rationem facere secundum usum*...» ossia secondo le consuetudini veneziane. Disponeva di un'ampia autonomia di manovra in fatto di giustizia mercantile pari a quella esercitata dai consoli, rappresentanti della casa dei mercanti oppure, in primo grado dai gastaldioni delle singole corporazioni di Verona (22).

Queste notizie, per quanto ricordate negli aspetti essenziali tentano di spiegare che Verona e la stessa potenza scaligera aveva proprio in casa sua una potenza economica con la quale doveva sempre fare i conti e che non poteva assolutamente ignorare. L'esempio più vistoso resta il conflitto Veneto-Fiorentino-Scaligero che materialmente eliminò dalle signorie del tempo Verona, quando questa cercò di emanciparsi dall'influenza della Serenissima (23).

In secondo luogo, quella moneta veronese che nei secoli precedenti al XIII aveva goduto di un così vasto prestigio, diventa moneta locale a circolazione coartata, sostituita dal potentissimo ducato aureo. In sostanza quello di Verona era un mercato scompensato, non solo dipendente da Venezia per il sale, ma anche per la lana, per il cotone, ossia quelle materie prime che nell'età di mezzo costituivano la base della produzione urbana e degli scambi. Per il legname, invece, dipendeva dal Trentino.

Ma la casa dei mercanti di Verona e lo stesso comune non erano nel frattempo rimasti con le mani in mano, si erano aperti altre strade dove potevano godere di una più ampia autonomia e questa volta proprio sulla via dell'Adige a nord di Verona nell'area trentina. Di tale *concordia* non ci è giunto il testo ma il riferimento contenuto in un capitolo statutario della casa dei mercanti è esplicito. Redatto in prima persona il podestà giura davanti al popolo riunito a concione nel giorno della sua investitura testualmente: «... *Operam dabo et attendere et observare faciam, bona fide et sine fraude, totum illud quod dictum est et scriptum et ordinatum super facto concordi Tridenti, ut continuetur in carta ipsius concordi et consilii eiusdem negotii facta manu Uberti de contacta Crescentiorum die sabbati, decimo tertio exeunte madio, indictione tertia decima...*», ma manca l'anno.

Il giorno *decimo tertio exeunte madio* è sabato 19 maggio di un anno contraddistinto dall'indizione XIII che corrisponde al 1195 (24).

Purtroppo fino ad oggi, per quanti archivi abbia visitato, non mi è stato possibile reperire questo prezioso testo, ma si è certi che fu osservato almeno sino al 1241, anno in cui insorse una controversia secondo la quale i mercanti veronesi erano stati oggetto di *intromissiones* ed *ablationes* da parte dei Trentini

(22) Si veda la documentazione riferita nel mio lavoro di cui alla nota precedente.

(23) Sulle cause, sviluppi e conseguenze di questo conflitto cfr. SIMEONI, L. *Le origini del conflitto Veneto-Fiorentino-Scaligero*, in «Studi su Verona nel medio evo» vol. III, 1961, pagg. 63-156.

(24) *Statuta civilita domus mercatorum Veronae*, Verona, 1598 cap. LXXXI, pag. 25 ove è riportata la legislazione essenziale in materia anteriore alla sua pubblicazione, perciò costituisce una fonte preziosissima.

come risultava dalla denuncia che avevano inoltrato alla casa dei mercanti della loro città e della quale non si conoscono gli sviluppi ⁽²⁵⁾.

I rapporti fra l'area veronese e quella trentina erano attivi particolarmente in due settori: nelle esportazioni di grano che avvenivano particolarmente attraverso il Garda, come risulterà da una documentazione più tarda e quello dell'olio. Con un ulteriore capitolo degli statuti veronesi del 1228 si cercò di regolare questi traffici, infatti: è sempre il podestà di Verona che giura davanti la concione nel momento del suo insediamento: «*Prohibeo quod nullus portet oleum versus partes tridentinas extra districtum Verone a festo sancti Michaelis usque ad festum Pasche Resurrectionis, nisi per canale Athesis, hoc est per stratum canalis Athesis*». Perciò si voleva controllare l'esportazione di questo prodotto nel periodo della raccolta ed il suo trasporto era permesso solo per la via dell'Adige. Queste indicazioni attinte da documentazione ufficiale dimostrano se non altro l'efficienza della via dell'Adige e la sua praticabilità nel volgere dei secoli del basso medio evo ⁽²⁶⁾.

Radaroli e «rates»

I radaroli erano quei mercanti che, mediante *rates* (zattere) trasportavano il legname sulla via dell'Adige, o comunque in acque interne. Il trasferimento dei tronchi non era abbandonato alla libera corrente del fiume, ma con essi si costruivano dei natanti provvisori che servivano per un solo viaggio, ed erano del tutto differenti dai pontoni che oggi si sogliono indicare con questo nome. Le *rates*, impiegate sino al secolo XVIII almeno, erano imbarcazioni che erano costruite per l'esclusivo trasporto dei tronchi e, a viaggio ultimato erano smontate e il legname era interamente recuperato. Perciò quali mercanti specializzati in materia erano dei *nautae* del tutto particolari, perché si servivano dei loro mezzi per viaggi a un solo senso, non avevano bisogno di forza motrice per la risalita, ma solo di pochi quanto rudimentali strumenti (due o tre pali sufficientemente lunghi) e di un piccolo riparo per governare queste imbarcazioni nei loro spostamenti.

I radaroli erano dunque dei navigatori che si recavano di solito a piedi nelle località ove i boscaioli avevano fatto confluire i tronchi recisi nel bosco, costruivano i loro mezzi, indi intraprendevano la via del ritorno.

Come ricorda Beranger ⁽²⁷⁾ la costruzione di una di queste *rates* era un lavoro che richiedeva particolari accorgimenti e molta esperienza. I tronchi erano ingabbiati da grossi rami trasversali e il tutto tenuto insieme da tavole strettamente unite da solide legature tali da formare un corpo galleggiante compatto

⁽²⁵⁾ Si veda per la fonte la nota precedente n. 24.

⁽²⁶⁾ Si veda *Liber iuris...* cit. alla nota 17, pag. 176.

⁽²⁷⁾ BERANGER, A. (de), *Studi di archeologia forestale*, 1965, pag. 519.

sul quale era impiantato un castelletto di guida, un rudimentale timone o remo che aveva il doppio scopo di dirigere, spingere o frenare il natante facendolo strisciare sul greto. Come secondo strumento usavano un secondo remo o palo che sia, sganciato dal castelletto di guida, che serviva per mantenere la zattera in quel fuso di corrente che era ritenuto più opportuno affinché l'imbarcazione stessa non arenasse o non andasse a sbattere contro le sponde del fiume.

Sostanzialmente il corpo della zattera era costituito da un'armatura di grossi rami o di piccoli tronchi che ne formavano l'ossatura portante entro la quale erano incastrati i tronchi posti in acqua con la parte più grossa disposta contro corrente e i fusti di maggiori dimensioni occupavano invece le parti esterne.

In pratica si formava un piano capace di sostenere gli urti contro le sponde, di uscire facilmente dalle secche, di sopportare anche consistenti urti.

Le zattere erano di solito governate da uno o due uomini e trasportavano circa 8-10 grossi tronchi.

I diritti di condotta dipendevano dalla distanza dal luogo di partenza a Saval - porto di Verona prima di entrare in città - ed erano stabiliti secondo le seguenti entità ⁽²⁸⁾:

Da Bronzolo a Saval	soldi 32
da Egna a Saval	soldi 30
da Trento a Saval	soldi 20
da Sacco a Saval	soldi 12
da Marco a Saval	soldi 10
da Borghetto e da Belluno	soldi 8
da Peri	soldi 7

L'interesse di questi dati non è costituito dai noli, quanto piuttosto dalla individuazione dei porti d'imbarco che trasportavano legname a Verona.

Una volta giunti a Saval, ossia alle porte di Verona, un'altra lista di prezzi fissa i noli per raggiungere i depositi dei radaroli in città ⁽²⁹⁾:

Da Saval alla Beverara (San Zeno)	soldi 8
da Saval a San Lorenzo (Ponte della Vittoria)	soldi 8
da Saval al Broilo (ove era il porto del vescovo)	soldi 12
da Saval all'Isolo (ove era la sede dei radaroli)	soldi 12
da Saval a Campomarzo (ove aveva luogo un mercato)	soldi 16

La Beverara, San Lorenzo, il Broilo, l'Isolo, Campomarzo proprio ove oggi ha sede l'Università di Verona, erano i punti di attracco interni di queste *rates* e dove si trovavano i differenti depositi di legname. Quivi le *rates* erano smontate e quasi ovunque si provvedeva a trasformare i tronchi in materiale da costruzione.

⁽²⁸⁾ SIMEONI, L. *Il commercio del legname tra Trento e Verona nel secolo XIII*, in «Atti dell'Accademia di scienze lettere ed arti degli Agiati di Rovereto» (1907) cap. LII.

⁽²⁹⁾ SIMEONI, *Il commercio...* cit. alla nota 28, capp. XV e LIII.

In una carta del 7 marzo 1226 ⁽³⁰⁾ si ricorda una convenzione stipulata fra l'abate di Santa Maria in Organo e i radaroli, con la quale l'abate si impegnava di allestire degli apprestamenti sul canale dell'acqua morta per offrire alle *rates*, al di fuori della maggior corrente del fiume, un adeguato riparo. Chi desiderava fruire di questa disponibilità doveva versare la somma di 2 soldi, non è detto però per quanto tempo.

Nei pressi di Santa Maria in Organo vi erano le segherie, che sfruttando la forza motrice dell'acqua dell'Adige trasformavano i tronchi in altrettanto materiale da costruzione: assi, conventini, travi od altro.

La corporazione dei radaroli

La prosperità economica delle attività del radarolo era legata all'edilizia urbana. Il consolidamento del libero comune portò a una radicale trasformazione dell'assetto interno della città. Verona fu suddivisa in quartieri e ogni quartiere in un certo numero di contrade. I processi di urbanizzazione che sono propri dei secoli XI-XII saturarono la capacità di capienza della cinta muraria. Per avere maggior spazio nel secolo XII furono spostate le cortine, la città ebbe così una superficie doppia della precedente.

Tra centro vero e proprio e immediati sobborghi, verso la metà del secolo XIII Verona contava non meno di 40.000 abitanti ⁽³¹⁾, cifra che conduce ad una approssimazione di circa 9000 fuochi, considerando il nucleo familiare medio costituito da 5 persone. Se questa popolazione necessitava di adeguati rifornimenti annuari non si può dimenticare che la casa si annovera pure fra le esigenze primarie e tutti ne dovevano avere una. Quando nelle carte anteriori al secolo XIV si riscontra il termine casa non seguito da altri aggettivi (murata, copata, solarata ed altro) quasi sempre si intendono costruzioni in legno. Le abitazioni erano spesso addossate nelle singole contrade dette *guaitte*, in prossimità dei ponti o addirittura su di essi come a Rialto. Altre sempre in legno, interamente o in parte, erano addossate lungo la cortina muraria all'interno e all'esterno della città. Assai ricercati erano invece gli arcovoli dell'arena che costituivano una residenza ambita a partire dai secoli anteriori al IX, mentre le case in muratura erano una vera e propria minoranza. La stessa *domus mercatorum* di Piazza delle Erbe - il centro degli affari e del mercato quotidiano - era in legno e solo nel 1308 fu ricostruita in mattoni. Poiché le vaste aree forestali della Lessinia e del gruppo del Monte Baldo erano insufficienti a soddisfare una così elevata richiesta di legname si ricorse alle importazioni e furono pro-

⁽³⁰⁾ Il testo in SIMEONI, *Dazi... cit.* alla nota 26.

⁽³¹⁾ I docc. sono stati analizzati nei contenuti in ROSSINI, E. *La città tra basso medio evo ed età moderna: evoluzione urbanistica*; in «Una città e il suo fiume» a cura di Giorgio Borelli, Verona, 1977, pagg. 177 e segg.

prio i radaroli che si erano assunti questo compito. In tale situazione il lavoro non poteva loro mancare per cui la loro era una attività prospera e quanto mai ricercata.

Da un inventario assai consistente databile al 1220 ⁽³²⁾ circa si elencano i canoni di affitto percepiti da un centinaio di residenti sui possessi del monastero di San Zeno, perciò di un'area inserita nella città dopo la costruzione della cinta comunale i quali riportano una nomenclatura del tutto particolare. Per casa di abitazione si intende la *domus murata, solarata, copata* per eccellenza ma costruzioni di questo tipo non superavano il 7-8%, nella maggior parte dei casi si parla di *pecia de terra casativa* ossia di edifici fabbricabili, di *clausa* (recinti) oppure semplicemente di *domus*. In queste condizioni non si può parlare che di case in legno, costruite alla buona e magari trasportabili quando era finito il contratto di locazione.

Alla loro costruzione provvedevano i *magistri de manaria* che si fornivano di materia prima dai radaroli. Tra le carte più antiche dell'arte dei *magistri de manaria* ricorderemo un documento del 1223 che riporta il testo di un patto concluso coi *brentari* ossia coi fabbricanti di botti specializzati nella costruzione di recipienti enologici, attività questa che seguiva di pari passo la diffusione della vita in territorio veronese.

Nell'ormai lontano 1907 Luigi Simeoni, proprio sugli atti di questa benemerita quanto illustre Accademia degli Agiati pubblicava per la prima volta il testo degli statuti dei radaroli nella versione del 1260 ⁽³³⁾, avvertendo però che non si trattava di una prima stesura, ma della riforma di un testo già esistente, fatta da una commissione appositamente eletta all'indomani della caduta di Ezzelino da Romano che aveva portato in primo rango della scena politica Mastino I della Scala, che appunto appoggiava gran parte del suo prestigio sul sistema corporativo urbano che volle svincolare dalle numerose pastoie di natura feudale o comunque pubbliche legate all'*ancien régime*.

In questi statuti la corporazione dei radaroli gode di una insperata autonomia con ampie possibilità di iniziativa che poteva liberamente sviluppare nell'area delle prerogative specifiche della casa dei mercanti preposta a coordinare le attività produttive e di distribuzione delle differenti «botteghe» operanti a Verona e da queste possibilità non pochi seppero trarre discrete fortune. Lo dimostrano i numerosi investimenti in terreni che questi radaroli fecero a partire dai primi decenni del secolo XIII, come ad esempio un certo Morando, originario di Avio che acquistò a Sandrà una decina di appezzamenti dimostrando una elevata oculatezza anche nel settore agrario: il suo scopo era quello di dar vita ad un accorpamento di terre in modo da poter dar vita ad una «fattoria» di sufficienti dimensioni, precedendo addirittura di qualche secolo ciò

⁽³²⁾ ARCHIVIO DI STATO DI VERONA (da ora ASV) *Orfanotrofio femminile*, reg. I, ff. 1-45 ove sono elencati gli stabili e gli introiti di proprietà del monastero di San Zeno.

⁽³³⁾ Citato alla nota 28.

che si diffuse in area lombarda con l'affermazione delle grandi aziende a reddito misto dell'età moderna ⁽³⁴⁾.

Gli acquisti effettuati avvennero attraverso una successione costante di parecchi anni dal 1216 al 1222 diventando così proprietario di una decina di appezzamenti limitrofi nell'intendimento di assicurar loro un funzionale accorpamento.

Altro radarolo che acquistò terre è un certo Wicomanno che nel 1219 ne comperò una a Chievo proprio nelle immediate vicinanze della città, nei pressi dell'Adige, al di fuori di porta San Zeno ⁽³⁵⁾. Di altri invece si possono intravedere le fortune nelle donazioni *inter vivos* e nelle disposizioni testamentarie. Il 16 gennaio 1236 certo Galando del fu Isolano radarolo, legò a Pasquino priore dell'ospedale di San Giacomo alla Tomba alcune pezze di terra site a Mondragone e a Colà sul lago di Garda, per disposizione testamentaria ⁽³⁶⁾, mentre Wicomanno di cui sopra donò ad Alberto priore della chiesa di Santo Spirito un podere a Zevio unitamente alla ragguardevole somma di 200 lire ⁽³⁷⁾.

Ora queste notizie ed altre ancora che si potrebbero raccogliere dimostrano due tendenze reali: molti di questi radaroli godevano di una certa disponibilità di danaro liquido ed alcuni erano riusciti a capitalizzare in terre i profitti tratti da attività di scambio del legname acquistato nel Trentino e venduto a Verona.

Contratti di acquisto

Alcune carte del secolo XIV ci danno la possibilità di vedere un po' più da vicino come si effettuavano gli acquisti delle partite di legname nel Trentino, che poi erano condotte, come si è detto a Verona. Nel caso si tratta di una quindicina di pergamene del fondo Bevilacqua ⁽³⁸⁾ conservate nell'Archivio di Stato di Verona, ossia del patrimonio cartaceo e pergamenaceo di una illustre famiglia veronese originaria della val di Fiemme e trasferitasi a Verona dove realizzò cospicue fortune in campo economico, politico e militare. Di queste carte se ne riporta una inedita in appendice a mo' di esempio nell'attesa e nella speranza di poter pubblicare un intero corpo di tali documenti, in modo da conoscere più profondamente i modi e le forme in cui si facevano questi scambi.

⁽³⁴⁾ ASV, *San Martino d'Avesa*, perg. 48 del 16 dicembre 1216; perg. 46 del 17 ottobre 1217; perg. 66 del 4 luglio 1222; perg. 67 del 28 luglio 1223.

⁽³⁵⁾ ASV, Santo Spirito, perg. 51 del 18 maggio 1219; perg. 103 del 28 marzo 1228.

⁽³⁶⁾ ASV, *Esposti*, perg. 239 del 16 gennaio 1236.

⁽³⁷⁾ ASV, *S. Lucia*, perg. 10 del 5 gennaio 1220.

⁽³⁸⁾ SANDRI, G. *I Bevilacqua e il commercio del legname tra la val di Fiemme e Verona*, in «Scritti di Gino Sandri» a cura di Giulio Sancassani, Verona 1969, pagg. 421-432.

Una volta che i tronchi erano arrivati in città dovevano essere trasformati in materiale da costruzione e norme ben precise fissano le caratteristiche di questo materiale da opera che doveva essere tagliato secondo dimensioni fisse a secondo del luogo di origine della materia prima. Così si ha:

Travi grossi di abete da Egna	piedi 36	metri 12,34
Travi medi di abete da Egna	piedi 30	metri 10,28
Travi grossi di larice da Egna	piedi 36	metri 12,34
Travi mezzani di larice da Egna	piedi 28	metri 9,60
Travi grossi di abete da Folgaria	piedi 30	metri 10,28
Travi medi di abete da Folgaria	piedi 24	metri 8,22

Da altre località che vediamo indicate dalle carte come *Len* e *Ridosecho* erano importanti soltanto dei *travelli*, rispettivamente di 18 e di 14 piedi, ossia di 6,17 e 4,80 metri. Ma altro centro da cui arrivava legname a Verona era *Lasta de Laido*, forse nella Val di Fassa e che non mi è stato possibile ubicare.

Nelle segherie si tagliavano le assi che non dovevano avere uno spessore superiore a 3,8 centimetri ed una larghezza inferiore ai cm. 35.

Con questo materiale di misure sostanzialmente standardizzate si doveva provvedere alla costruzione della maggior parte delle case nonché ai differenti apprestamenti difensivi della città per la costruzione delle impalcature nelle opere murarie. Ma accanto a queste misure standardizzate, per particolari lavori si poteva ottenere dalla Casa dei Mercanti di importare tronchi di differente dimensione ⁽³⁹⁾.

Nel documento in appendice il diametro base del tronco era di cm. 51 quello di *strozia*, ossia la parte assificabile era di 34 centimetri e la lunghezza di metri 6,85, dai quali si potevano ricavare 8/9 assi della misura standard di cm. 3,8. Con quella partita di acquisto di tronchi si potevano ottenere 108 assi. Un fatto: dal luogo di origine di ogni tronco doveva corrispondere un prodotto di mercato di ben precise dimensioni in modo che il compratore fosse sempre edotto di ciò che acquistava.

⁽³⁹⁾ ASV, *Casa dei mercanti, reg. I* - aggiunte al codice degli statuti del 1318 (inediti) f. 239 e segg.

APPENDICE

1358 maggio 15, Cavalese

Girardino notaio agendo a nome di Francesco Bevilacqua da Verona acquista 12 tronchi di abete al prezzo di 12 lire di piccoli in moneta usuale di Merano.

[A] ARCHIVIO DI STATO DI VERONA, *Bevilacqua*, perg. 428

Edizioni: inedite

(S.T.) In Christi nomine. Anno domini millesimo trecentesimo quinquagesimo octavo, indicatione XI, die martis quintodecimo mai. In villa Cavalesii, vallis Flemarum diocesis tridentine, ante domum Boninsigne de Tridento; presentibus ser Robino quondam Bertoldi de Larçonado de Faxia; Tomasio quondam Bartholomei a Mullabus de dicta Villa convocatis testibus.

Ibique Bailardinus Passetus quondam Bartholomei de villa Avarene, precio confecto duodecim libris denariorum parvorum bone monete nunc usualis in Marano, quas Dominicus Primus de Sancta Delaide fuit confessus, contentus et in concordia se habuisse et recipisse, ac sibi manualiter datas, traditas et numeratas fuisse, ibidem in presentia dictorum testium et me Gerardino notario infrascripto, tanquam publicam personam dante et solvente, loco, vice et nomine nobilis militis domini Francisci Bivilaque de Verona, renuntiante exceptioni non sibi datorum, traditorum, numeratorum se in presentia suprascriptorum testium habitorum dictorum denariorum et omni remedio, appellatione ipsarumque appellatione per pactum remittendum et exceptioni doli mali, et in factum conditam simulationem, decemptionem et fraudem et omnes alios iures et legum auxilium, quibus posse se deffendere aut in aliquo contravenire per solempnem stipulationem et cum obligatione omnium suorum bonorum presentium et futurum, dare, solvere conducere et presentare promisit dicto Delaido mihi antedicto Geraldino notario infrascripto, tanquam publicam personam, stipulanti et recipienti loco, vice et nomine antedicti domini Francisci Bivilaque duodecim planctonos de pezzo ad conventum Verone, videlicet de quattuor passos pro uno quoque per longitudinem, de uno pede et dimidium pro quoque planctonem et stroziam esse uno pede pro quoque, per altitudinem, usque ad medium mensem aprilis nuper venturus super ripa fluminis Avesii, a capite pontis infra.

Talis pacto inter eos habito et solempniter stipulato, firmato, quod si dictis debitores non dederint, seu presentia venerint dictos planctones predictis loco et termino ut dictum est, quod teneatur et debeat iure et nomine pene

dare et solvere ipsi domino Francischo seu eius certo nuntio vel procuratori quadraginta soldos denariorum dicte monete pro uno quoque planctone non dato et presentato ut dictum est, et omnia dampna, interesse et expensas que et quibus dictus conductor fecerat in exigendo dictos planctones in totum vel in partem dictus conductor integrare reficere tali precio si dictus conductor pervenerit ad aliquod pignus eam exigendi dictum debitum in totum vel in partem quod statim vendere, sei vendi facere possit ad incantum sine aliqua extimatione et licentiam alicuius donationis.

EGO Gerardinus Pasqualis de Vincentia, imperiali auctoritate notarius predictis interfui et rogatus scripsi.

RIASSUNTO — Durante il medio evo l'Adige era la strada più battuta per raggiungere dal mare Verona e Trento. Agli insediamenti di pianura il Trentino forniva gran parte del legname che era trasportato dalla corporazione dei radaroli mediante zattere (rates).

ZUSAMMENFASSUNG — Die Etsch im Mittelalter war die besuchteste Wasserstrasse um aus Adriatische See die Märkte von Verona und Trient zu erreichen. Die Wälder der tridentinische Berge verschafften die Baumstämme das die Redaroli Zunfte mit gebauten Flösse (rates) übertrugen.

RÉSUMÉ — Pendant le moyen âge l'Adige était le chemin plus fréquenté por arriver de la mer Adriatique aux marchés de Vérone et de Trente. Le bois de la région tridentine fournissait les troces des arbres qui étaient transportés par la gilde des radaroli par des radeaux (rates) chaque fois expressement construits.

SUMMARY — During the middle ages the Adige was the most attended traffic road for reaching from the Adriatic sea the markets of Verona and Trento. The boles of Trento woods were carried by the guild of radaroli by rafts (rates expressly equiped).