

STELLA PATITUCCI UGGERI

## VIE D'ACQUA DAL TRENTINO ALL'ALTO ADRIATICO AGLI INIZI DEL TRECENTO

### INTRODUZIONE

Il Po e la fitta rete idrografica ad esso afferente costituiscono l'elemento geografico caratterizzante dell'Italia settentrionale e la struttura portante e generatrice del paesaggio. In quest'area il fiume ha sempre rappresentato la naturale arteria di penetrazione e di collegamento dall'età preromana, quando i prodotti trasmarini dai porti di Spina e di Adria, attraverso i fiumi, raggiungevano i piedi delle Alpi e di qui le zone transalpine <sup>(1)</sup>; all'età romana, quando, nonostante l'organica rete viaria terrestre tracciata dal potere centrale nella pianura padana <sup>(2)</sup>, il Po ed il sistema idrografico padano in generale mantennero intatta la loro importanza sul piano commerciale favorendo l'economia della regione <sup>(3)</sup>; al medioevo, quando, venuta meno l'efficienza delle antiche vie di terra, le vie d'acqua ritornarono ad avere una funzione primaria.

Al momento attuale gli studi sulla navigazione fluviale in età medievale nella pianura padana e nell'Italia settentrionale in genere sono frammentari e

---

<sup>(1)</sup> Per la situazione idrografica della Padania orientale in rapporto all'insediamento in epoca etrusca, v. in particolare S. PATITUCCI UGGERI - G. UGGERI, *Topografia e urbanistica di Spina*, in «St. Etr.» XLII (1974), pagg. 69-97; G. UGGERI, *La romanizzazione dell'antico delta padano*, Ferrara 1975, pagg. 29-34, 51, 80, 178; S. PATITUCCI UGGERI, *Voghiera. Un nuovo insediamento etrusco del delta padano*, in «St. Etr.» XLVII (1979), pagg. 93-105; G. UGGERI - S. PATITUCCI UGGERI, *L'insediamento antico e altomedievale nel delta del Po*, in *Atti della tavola rotonda «Il Delta del Po»*, Bologna 1979, Bologna, Accademia delle Scienze, 1985, pagg. 18-34.

<sup>(2)</sup> Manca tuttora un lavoro d'insieme sulla rete stradale romana nella pianura padana, pur abbondando i lavori particolari interessati a singoli settori. Per la Padania orientale, ma con una visione assai vasta, interessata ai collegamenti ad ampio raggio, si veda UGGERI, *La romanizzazione*, pagg. 155-184; ID., *Vie di terra e vie d'acqua tra Aquileia e Ravenna in età romana*, in «Antichità Alto Adriatiche» XIII (1978), pagg. 53-68; ID., *Aspetti della viabilità romana nel delta padano*, in «Padusa» XVII (1981), pagg. 40-58.

<sup>(3)</sup> In età romana sappiamo che il Po era navigabile fino a *Ticinum*: Plin. *N.H.* III, 123. Per l'idrografia del delta Padano in età romana, v. soprattutto UGGERI, *La romanizzazione*, pagg. 44-50; N. ALFIERI, *Strabone e il delta del Po*, in «Padusa» XVII (1981), pagg. 3-11; UGGERI - PATITUCCI UGGERI, *L'insediamento antico e alto-medievale*, pagg. 34-40 con bibliografia precedente.

disorganici (4). La Lombardia appare come la zona meglio indagata sotto tale profilo (5), seguita dall'Emilia e Romagna (6) e dal Veneto (7); si sono privilegiati però alcuni settori, trascurandone completamente altri, per cui manca un preciso panorama d'insieme accanto alle specifiche ricerche particolari.

Le difficoltà per lo studio della rete idroviaria padana medievale sono determinate soprattutto da due cause: da un lato i sovvertimenti molteplici e spesso radicali, ai quali andarono soggetti nel medioevo i corsi d'acqua padani, dai maggiori ai meno significativi, dall'altro la dispersione delle fonti. La mutevolezza e l'instabilità idraulica del sistema idrografico padano comporta l'esigenza che qualsiasi indagine topografica in tale zona si ponga preliminarmente il problema dell'individuazione della cronologia differenziata dei paleoalvei. Sotto tale profilo la lezione che da un trentennio ha dato Nereo Alfieri ha portato alla scoperta ed all'elaborazione di un nuovo metodo per la determinazione della cronologia degli alvei, che ha dato importanti risultati per l'età preromana e romana (8), ma che è stato già applicato con altrettanto successo all'età medievale (9).

(4) G. FASOLI, *Navigazione fluviale. Porti e navi sul Po*, in *Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo*, XXV, *La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo*, Spoleto 1977, Spoleto 1978, pagg. 505-608, con bibliografia precedente.

(5) Per la navigazione medievale in Lombardia, v. R. MAIOCCHI, *Statuti pavesi del sec. XIII per i navigatori sul Ticino e sul Po*, in «Riv. Scienze Stor.» III, 2 (1906); G. BISCARO, *Gli antichi navigli milanesi*, in «Arch. Stor. Lomb.» XXXV (1908), pagg. 285-324; A. SOLMI, *Le diete imperiali di Roncaglia e la navigazione del Po presso Piacenza*, in «Arch. Stor. Prov. Parmensi», n.s., X (1910); G. ROMANO, *Pavia nella storia della navigazione fluviale*, in «Boll. Soc. Pavese St. Patria» IX (1911), pagg. 311-328; A. SOLMI, *L'antico porto di Milano*, in «Arch. Stor. Lombardo», (1927); G. BARONI, *L'Adda e il traffico del sale*, in «Arch. Stor. di Lodi», XLVIII (1929), pagg. 153-164; G. C. ZIMOLO, *Piacenza nella storia della navigazione interna*, in «Atti III Congr. storico Lombardo», Milano 1938, pagg. 168-195; ID., *Cremona nella storia della navigazione interna*, ibidem, pagg. 221-266; ID., *Pavia nella storia della navigazione interna*, in «Atti IV Congr. Storico Lombardo», Milano 1940; P. CASTIGLIONI, *Atti che riguardano la navigazione fluviale a Piacenza dal secolo XIV al XVII*, in «Acta Italica», IX, Milano 1956; G. C. ZIMOLO, *Canali e navigazione interna dalle origini al 1500*, in «Storia di Milano» VIII, Milano 1957, pagg. 865-895; F. SOLDI, *La capitale del Po*, Cremona 1957; G. C. ZIMOLO, *Canali e navigazione interna fra Lambro e Adda nel territorio lodigiano*, in «Arch. Stor. Lombardo», LXXXIX (1962); G. C. ZIMOLO, *La navigazione nel Comasco dalle origini ai giorni nostri*, Milano 1962; ID., *Bergamo e Brescia nella storia della navigazione interna*, in «Arch. Stor. Lombardo», s. 9, IV (1964), pagg. 362-394; P. RACINE, *Il Po a Piacenza nel Medio Evo. Per una storia economica e sociale della navigazione padana*, in «Boll. Stor. piacentino», LXIII (1968), pagg. 26-37.

(6) Si veda la bibliografia essenziale riportata da M. DI GIANFRANCO, *Per una storia della navigazione padana dal Medio Evo al Rinascimento*, in «Quaderni Storici» XXVIII (1975), pagg. 199-226; FASOLI, art. cit.; R. GRECI, *Vie di comunicazione e mezzi di trasporto nel Medioevo*, in *Cultura popolare in Emilia Romagna*, Bologna 1983, pagg. 208-211; S. PATITUCCI UGGERI, *Il sistema idroviario della Padania orientale nel tardo medioevo (XIII-XIV secolo)*, in *Atti del Convegno «La pianura e le acque tra Bologna e Ferrara»*, Cento 18-20 Marzo 1983, in corso di stampa.

(7) Si vedano, ad esempio, G. BISCARO, *La temporalità del vescovo di Treviso*, in «Arch. Veneto» LXVI (1936), pagg. 1-72; G. CANALE, *I trasporti sull'Adige da Bronzolo a Verona*, in «Arch. per l'Alto Adige» XXXIV (1939), pagg. 273-402; G. FACCIOLI, *Verona e la navigazione atesina*, Verona 1956; L. SIMEONI, *Dazi e telonei di diritto privato a Verona*, in «Studi Storici veronesi» VIII-IX (1957-58), pagg. 181-248; S. SALGARO, *Il governo delle acque nella pianura veronese da una carta del XVI secolo*, in «Boll. Società Geogr. Italiana» s. X, IX (1980), pagg. 323-350.

(8) Per l'età preromana e romana se ne veda l'applicazione nei lavori citati *supra*, note 1 e 3.

(9) Alcune applicazioni per il medioevo in S. PATITUCCI UGGERI, *Scavi medievali a Ferrara*,

Più grave si presenta il problema della dispersione delle fonti. Manca infatti una conoscenza precisa del patrimonio delle fonti medievali, e soprattutto, anche limitandosi a quelle finora note, ne manca uno spoglio sotto il profilo topografico e in particolare idraulico, anzi da quest'ultimo punto di vista esse sono ancora sostanzialmente inesplorate. Ciò è vero soprattutto per il periodo altomedievale, mentre qualche ricerca di settore è stata avviata per quell'epoca tra il XII e il XIV secolo, che appare come la più significativa sotto tale profilo.

Il risveglio degli interessi per la rete stradale terrestre da parte delle città nell'Italia del Duecento <sup>(10)</sup>, brillantemente definito dal Plesner un cinquantennio fa «La rivoluzione stradale del Dugento» <sup>(11)</sup>, fu preceduto nelle comunità cittadine dell'Italia padana da quello per la messa a punto di un efficiente sistema di vie d'acqua, che consentisse rapidi e sicuri collegamenti commerciali con i territori finitimi. Questo interesse si concretizzò nell'apertura di una numerosa serie di canali, in misura più o meno estesa artificiali. Il fenomeno inizia su vasta scala nella seconda metà del secolo XI e continua intenso fino al terzo decennio del XIII; mentre dopo avremo opere di manutenzione e solo saltuari potenziamenti.

Motivazioni di vario ordine sono state addotte per cercare di rispondere agli interrogativi suscitati da un tale fenomeno <sup>(12)</sup>. Tra tutte emerge la particolare rilevanza che ha in età comunale l'insorgere di potenti interessi di natura economica e commerciale, che vedono nella via d'acqua il mezzo più rapido e sicuro per i traffici e le comunicazioni all'interno di un territorio che per sua natura presenta una particolare vocazione in tal senso.

Le vie d'acqua diventano così le nuove arterie essenziali dell'economia tardo-medievale nell'Italia settentrionale <sup>(13)</sup>. Su di esse si collocano gabelle e difese (torri di controllo, castelli, catene); lungo di esse si tracciano nuovi percorsi di terra, che non hanno tuttavia una loro autonomia, bensì sono sentiti come strutture di servizio essenziali per la navigazione fluviale. Sono quelle vie «restare», che correvano sulla sponda del corso d'acqua, naturale od artificiale,

---

il «castrum» e la seconda cerchia, in «Archeologia Medievale» I (1974), pagg. 111-147; EAD., *Le vie d'acqua del territorio ferrarese nel XIV secolo*, in «Padusa» XVII (1981), pp. 12-39; EAD., *La navigazione interna del delta padano nella «Chronica parva Ferrariensis»*, in «Atti e Mem. Deput. Ferr. St. Patria», s. III, XXX (1981), pagg. 32-105.

<sup>(10)</sup> Il fenomeno è stato studiato da T. SZABÒ, *Die Bedeutung der Kommunen für den Ausbau der mittelalterlichen Strassennetzes in Italien*, in «Storia della città» III (1977), pagg. 21-27.

<sup>(11)</sup> J. PLESNER, *Una rivoluzione stradale del Dugento*, (Acta Jutlandica, X, 1), København 1938.

<sup>(12)</sup> FASOLI, *op. cit.*, pag. 604.

<sup>(13)</sup> Per l'importanza che nel medio evo rivestono le vie d'acqua rispetto alle vie di terra, v. C. M. CIPOLLA, *In tema di trasporti medievali*, in «Boll. St. Pavese» VII (1944), pagg. 23-56; R. S. LOPEZ, *The evolution of land transport in the Middle Ages*, in «Past and Present» LX (1956), pagg. 17-29; A. G. LEIGHTON, *Transport and communication in early medieval Europa (A.D. 500-1100)*, Newton Abbot 1972, pagg. 125-130, 153-157; J. DAY, *Strade e vie di comunicazione*, in AA.VV. *Storia d'Italia*, V, 1, Torino 1973, pagg. 87-120.

e che servivano ad effettuare l'alaggio, ossia il traino dell'imbarcazione con uomini o con animali; un sistema praticato nella pianura padana almeno dall'età romana e continuatovi fino alle soglie dell'età moderna (14).

In questa sede mi soffermerò a considerare gli elementi principali del sistema idroviario che collegava Ferrara, e quindi il delta padano, con il Veneto, e specificamente con il Trentino, per un periodo, il XIII-XIV secolo, per il quale disponiamo di una fonte di eccezionale importanza, la cosiddetta *Chronica parva Ferrariensis*.

#### IL CAPITOLO IDROGRAFICO DELLA «CHRONICA PARVA FERRARIENSIS» (figg. 1-2)

Il principale nodo dei traffici idroviari dell'Italia settentrionale durante il medioevo era Ferrara (15). Chi dall'Adriatico si addentrava nella pianura padana trovava a Ferrara il punto obbligato di smistamento per le tre direttrici del Veneto a nord, dell'interno della regione emiliana ad ovest e dell'area romagnola a sud (16).

Un evento disastroso ed irreversibile, di effetto non immediato, ma alla lunga esiziale per le fortune di Ferrara, fu la rotta di Ficarolo (17), che verso la metà del XII secolo cominciò a riversare verso nord il flusso principale delle ac-

(14) FASOLI, art. cit., pag. 591 segg. per alcuni esempi.

(15) Per Ferrara, sul piano storico-topografico, v. S. PATITUCCI UGGERI, *Scavi nella Ferrara medievale: il «castrum» e la seconda cerchia*, in «Archeol. Med.» I (1974), pagg. 111-147; EAD., *Il «castrum Ferrariae»*, in *Inseguimenti nel Ferrarese dall'età romana alla fondazione della Cattedrale*, Firenze, 1976, pagg. 153-158; EAD., *Sviluppo topografico di Ferrara nell'altomedioevo*, in *Atti Conv. Naz. di Studi Storici «La Cattedrale di Ferrara»*, Ferrara 11-13 Maggio 1979, Ferrara 1982, pagg. 23-58.

(16) Per l'idrografia medievale dell'area deltizia padana, v. ora PATITUCCI UGGERI, *L'inseguimento bizantino e altomedievale nel delta del Po*, cit., pagg. 63-69 in particolare.

(17) La data è fondata su un documento del 30 ottobre 1152 (MURATORI, *Antiq. Ital.*, diss. 21), che accenna indirettamente alla rotta, e su un altro del 1158 (A. FRIZZI, *Memorie per la storia di Ferrara*, Ferrara 1847<sup>2</sup>, I, pag. 65).

Per primo Pellegrino Prisciani fissò la rotta di Ficarolo nel 1151 (*Hist. Ferr.*, I, 9; ms. Ferrara, Bibl. Ariosteana, cl. I, 278, pag. 59; 388, pag. 22); Flavio Biondo la posticipò di due secoli, datandola intorno al 1350 (*Italia illustrata*, Basileae 1531, pag. 355); Leandro Alberti (*Descrizione di tutta Italia*, Bologna 1553, pag. 282) tornò al 1150; Gaspare Sardi (*Delle historie Ferraresi*, I, II, pag. 52 segg.) la pose nel 1167; G. B. Pigna (*Historia de' principi d'Este*, Ferrara 1570, pag. 160) dà notizia di due rotte distinte, avvenute l'una nel 1152 e l'altra nel 1192.

Recentemente il Soranzo ha ritenuto di doverla anticipare di circa un secolo in base ad un diploma dell'imperatore Enrico III emanato nel 1055 *ad pontem Pontelagoscuri ad Padum* (MURATORI, *Antiq. Ital. Dipl.*, pag. 35, n. 758), che attesterebbe implicitamente l'esistenza del nuovo ramo padano: G. SORANZO, *L'antico navigabile Po di Primaro nella vita economica e politica del Delta Padano*, Milano 1964, pag. 3 nota 4. Lo SCHUMANN, art. cit. *infra*, accoglie la data tradizionale (1150-52).

Sulla rotta di Ficarolo, v. principalmente: G. SARDI, *Delle historie Ferraresi*, Ferrara 1556 (1646<sup>2</sup>), I, II; G. B. PIGNA, *Historia de' principi d'Este*, Ferrara 1570, I, III, pag. 160; C. BARUFFALDI, *Osservazioni sopra il corso del Po*, Ferrara 1783, pag. 80; E. LOMBARDINI, *Dei cambiamenti cui soggiace l'idraulica condizione del Po nel territorio di Ferrara e della necessità di rettificare alcuni fatti annunciati da Cuvier su tale argomento*, in «Giorn. It. R. Ist. Lomb. Sc., Lett. ed Arti» IV (Milano 1852), pag. 31 nota 37; ID., *Studi idrologici*, pagg. 43-55; A. BOTTONI, *Appunti stori-*



que del Po, alienandolo da Ferrara e dando origine all'attuale Po grande o di Venezia.

La *Chronica parva Ferrariensis* <sup>(18)</sup>, scritta tra il 1309 e il 1317 dal ferrarese Riccobaldo <sup>(19)</sup>, contiene l'eco delle glorie commerciali e politiche della Ferrara Comunale e del primo periodo estense; ma è già ben presente alla coscienza del suo autore la chiara percezione che la rotta di Ficarolo aveva segnato per sempre il destino della città.

Il presunto titolo originale dell'opera, *De aedificatione urbis Ferrariae*, non rispecchia che in parte il suo contenuto. Essa consta di sei sezioni. Si apre con una sezione relativa alle origini di Ferrara ed una trattazione sulla diocesi. Segue un'assoluta novità: una vera e propria trattazione sulla rete idrografica e sulle comunicazioni idroviarie del territorio ferrarese. La terza sezione è dedicata alla morfologia del territorio ferrarese con la descrizione dei quattro polesini. Quindi l'autore passa a considerare l'insediamento. La quinta sezione è dedicata all'esame della topografia urbana di Ferrara. Solo l'ultima parte dell'opera è propriamente storica: vi si narrano le vicende politiche di Ferrara dalla morte di Matilde di Canossa a quella di Azzo VII d'Este nel 1264.

Il notaio Riccobaldo ha una concezione preumanistica e moderna della storia: le vicende umane non possono essere considerate che unitamente al territorio e all'ambiente che ne sono teatro. Di qui l'eccezionale rilievo dato nell'opera all'esame degli aspetti geografici del Ferrarese in funzione antropica. Essi non sono limitati infatti all'esposizione semplicistica della morfologia esteriore del territorio, bensì penetrano storicamente la realtà topografica. Il

---

ci sulle rotte del basso Po dai tempi romani a tutto il 1875, Ferrara 1875, pagg. 31-33; G. RICCI CURBASTRO, *Sulle condizioni idrauliche della campagna a destra del Reno-Primaro e sui provvedimenti atti a migliorarla*, Faenza 1881, I, pag. 8; O. MARINELLI, *Considerazioni sui delta dei fiumi italiani*, in *Recueil de travaux offert à M. Jovan Cvijić*, Belgrado 1924, pagg. 15; N. ALFIERI - M. ORTOLANI, *Contributo alle ricerche dell'antico delta padano*, in *Atti XV Congr. Geogr. Ital.*, II, Torino 1951, pagg. 355-60; M. ORTOLANI, *La pianura ferrarese*, Napoli 1956, pagg. 19-28; M. CIABATTI, *Ricerche sull'evoluzione del delta padano*, in «Giorn. Geologia», s. II, XXXIV (1967), 2, pag. 14 segg.

Sull'importanza economica e politica dello spostamento del corso principale del Po in seguito alla rotta di Ficarolo, v. in particolare R. SCHUMANN, *Die Verkehrsfrage der Emilia-Romagna in vorstäufischer Zeit und ihr Wandel durch den Dammbau von Ficarolo (1150-52)*, in «Quellen und Forschungen aus Ital. Archiven und Bibliotheken», 57 (1977), pagg. 46-68.

<sup>(18)</sup> *Chron. Parva Ferrariensis*, in L. A. MURATORI, *R.I.S.*, VIII, Mediolani 1726, cc. 473-488 (ed. G. ZANELLA, Deput. Ferr. St. Patria, s. Monumenti, IX, Ferrara 1983, pag. 126, ll. 360-365; la *Chronica* sarà citata d'ora in poi secondo questa edizione, alla quale seguirà la corrispondente citazione dell'edizione del Muratori, posta tra parentesi).

<sup>(19)</sup> Su Riccobaldo si vedano soprattutto: A. F. MASSERA, *L'autenticità della «Chronica parva ferrariensis»*, in «Arch. Murat.» I, fasc. 10 (1912), pag. 560; ID., *Studi Riccobaldiani. II. Note per la biografia di Riccobaldo da Ferrara*, in «Archiv. Murat.», II, fasc. 19-20 (1917), pagg. 449 segg.; T. HANKEY, *Riccobaldo of Ferrara, Boccaccio und Domenico di Bandino*, in «Journ. of the Warbourg and Courtauld Institutes», XXI (1958), pagg. 211-212; G. PONTE, *Storicità ed immaginosità del Boiardo nella versione di Riccobaldo Ferrarese*, in «La Rassegna della letteratura italiana», 76 (1972), pagg. 203-14; F. FORTI, *Boiardo Matteo Maria*, in *D.B.I.*, 11 (1969), pagg. 211-23; A. CAMPANA, *Riccobaldo da Ferrara*, in *E.D.*, IV (1973), pagg. 908-910; G. ZANELLA, *Riccobaldo e dintorni*, Ferrara 1980; Riccobaldi Ferrariensis *Compendium Romanae historiae*, a cura di A. T. HANKEY, Roma 1984, I-II, spec. pagg. I-XLV.

grande risalto dato da Riccobaldo all'importanza che l'idrografia ha nel territorio Ferrarese <sup>(20)</sup>, nasce da una sua penetrante intuizione topografica e dalla sua profonda conoscenza della realtà economica e sociale dell'ambiente padano, ove il fiume costituisce l'anello connettivo essenziale del paesaggio. Riccobaldo sa che la vocazione commerciale di Ferrara e del suo territorio è strettamente connessa al particolare ambiente, dominato dai fiumi. Egli infatti parla dei fiumi e dei canali esclusivamente in funzione della navigazione; già la visione iniziale di un territorio ancora inabitabile, essendo associata alla considerazione che quei *loca... non erant apta perambulari terrestri itinere vel meatu navigii* <sup>(21)</sup>, pone in chiaro risalto che la possibilità di penetrarlo con la navigazione è tra le esigenze prioritarie per lo sviluppo demografico di un territorio padano.

Nella sua descrizione dell'idrografia del Ferrarese Riccobaldo ha l'occhio costantemente rivolto agli aspetti itinerari, alle comunicazioni via nave. Anche la terminologia che egli adotta rispecchia questa esigenza nel continuo uso di *navis, navigium, navigare, denavigare, commeatus* e simili termini. Non a caso anche la metafora finale dell'opera, che allude alla reggenza della città da parte di Aldighiero Fontana negli anni 1264-1270, è tratta dalla sfera marinara, sia pure sotto un alato paludamento umanistico <sup>(22)</sup>.

I collegamenti fluvio-lagunari erano così ben congegnati attraverso lo sfruttamento di rotte naturali e di canali artificiali, che i traffici navali risultavano assicurati sia nella frangia lagunare tra Venezia e Ravenna, sia lungo l'asse longitudinale padano da Reggio a Ferrara e al mare aperto, come lungo gli affluenti a sud verso Reggio, Modena, Bologna e Imola e a nord verso Mantova, ma anche ben oltre, collegandosi all'Adige verso Verona e Trento e attraverso il canale di Battaglia a Padova e quindi a Vicenza.

Le numerose opere difensive che controllavano tutti gli imbocchi e garantivano la sicurezza della navigazione, ne attestano l'importanza vitale per le città collegate. Non a caso tutte le fortificazioni sono accuratamente indicate da Riccobaldo, che inoltre si sofferma in due passi sul forte veneziano di Marcbò e sulla sua distruzione <sup>(23)</sup>.

Nella *Chronica* la parte idrografica si apre con un cenno alle tre principali foci, del Volano, del Primaro e del Goro, che vengono elencate in ordine storico e non topografico. Si passa poi a descrivere il corso unitario del Po fino a Ficarolo e i tre rami deltizi, da qui fino al mare: il Po della Rotta o di Venezia, il Po antico o di Volano e il Po della Fossa o di Primaro. Quindi con lo stesso ordine ci si sofferma sulle diramazioni secondarie, affluenti o canali, prima del Po unitario, poi di ognuno dei tre rami principali.

<sup>(20)</sup> Per l'analisi degli elementi idrografici nella *Chronica parva Ferrariensis* si vedano i lavori di S. PATITUCCI UGGERI, citati *supra*, note 6 e 9.

<sup>(21)</sup> *Chron. parva*, pag. 110, 164-165 (474 B).

<sup>(22)</sup> *Ibid.*, pag. 192 (488 B-C).

<sup>(23)</sup> *Ibid.*, pag. 118, 254 seg. (475 D); pag. 126, 352 (477 A).

Il *magister et notarius* Riccobaldo è il primo a valutare appieno la portata economica della rotta di Ficarolo per Ferrara e Venezia, la prima danneggiata irrimediabilmente a vantaggio della seconda, che veniva ad avere un accesso diretto e più celere alla navigazione sull'asse padano. Il nuovo corso del Po della Rotta rendeva ancora più permeabili queste contrade dalla tradizionale vocazione idroviaria; su di esso si impernavano ora traffici a vastissimo raggio, sia verso nord che verso sud, come prova l'esplicito riferimento di Riccobaldo a città tra loro distanti come Mantova, Trento, Verona, Vicenza, Padova e Venezia da una parte, Reggio, Modena, Bologna, Imola, Faenza e Ravenna dall'altra.

Come il suo remoto capostipite, la logografia greca, questa parte della *Chronica* appare permeata da un interesse assai vivo per i problemi antropici ed itinerari, in una precisa ottica mercantile, che si rifà, vagheggiandole, alle attività commerciali del libero comune. Si spiega così l'attenzione alle distanze in una descrizione idrografica. Distanze che sono esatte, secondo il miglio «vero», anche se relative ai corsi d'acqua, ma che sono limitate alle vie di comunicazione che convergono su Ferrara da ovest (Po), da est (Volano) e da sud (Primaro) <sup>(24)</sup>, mentre mancano per il Po di Venezia, per il corso superiore del Po unitario e per l'Adige; un'eccezione è costituita dall'indicazione delle dieci miglia di navigazione sul Mincio da Mantova alla confluenza in Po sotto Governolo <sup>(25)</sup> e dalle 33 miglia dal Mantovano al territorio di Argenta <sup>(26)</sup>. Anche nel contesto storico della cronaca successiva sono presenti indicazioni di distanze sul Po di Ferrara, come le dieci miglia da Bondeno a Ferrara, forse arrotondate, e le tre miglia da Consandolo ad Argenta sul Po di Primaro <sup>(27)</sup>.

I dati più particolareggiati riguardano la parte sud-orientale del territorio ferrarese ed in particolare i collegamenti tra Ferrara e Ravenna; mentre infatti sul Volano è data la distanza complessiva da Ferrara a Codigoro (ben venticinque miglia), per il Primaro si danno indicazioni circostanziate, anche di solo due o tre miglia; questi dati sono offerti inoltre in doppia serie, prima per le località poste a sinistra, poi per quelle poste a destra del fiume. Eccezionalmente, a partire dal Primaro sono indicate persino le lunghezze di due canali, ossia le due miglia sulla navigazione per Bologna dalla torre della Fossa alla torre della Pontonara <sup>(28)</sup> e le dodici miglia del Cavodorzo, il canale che conduceva da S. Alberto a Ravenna <sup>(29)</sup>. È proprio lungo questi due canali che sono ricordate le sole due vie di terra menzionate da Riccobaldo, quella di Bologna, senza l'indicazione della lunghezza, e quella di Ravenna con la precisazione delle miglia <sup>(30)</sup>.

<sup>(24)</sup> *Ibid.*, pagg. 118-126 (474-477).

<sup>(25)</sup> *Ibid.*, pag. 120, 265 (475 E).

<sup>(26)</sup> *Ibid.*, pag. 130, 417-418 (478 A).

<sup>(27)</sup> Rispettivamente, *Chron. parva*, pag. 170, 866 (484 C); pag. 130, 405 seg. (477 E).

<sup>(28)</sup> *Ibid.*, pag. 124, 323-325 (476 D).

<sup>(29)</sup> *Ibid.*, pag. 126, 349-350 (477 A).

<sup>(30)</sup> *Ibid.*, pag. 124, 327-329 (476 D-E, via per Bologna); pag. 126, 354 (477 A-B, via per Ravenna).

È ancora l'ottica mercantile di Riccobaldo che spiega perché la descrizione idrografica sia particolarmente attenta ai porti, tanto interni - fluviali o lagunari <sup>(31)</sup> - che adriatici, con particolare riguardo per quelli che rappresentano lo sbocco diretto dei traffici del Ferrarese. I principali porti del litorale adriatico, ricordati da Riccobaldo per la loro vitale funzione di saldatura tra la navigazione marittima d'altura e di cabotaggio e la navigazione interna fluvio-lagunare della Padania, sono quelli in corrispondenza delle tre foci padane del Volano, del Primaro e del Goro (Po di Venezia); egli ricorda inoltre il porto marittimo-lagunare di Magnavacca, che serviva Comacchio <sup>(32)</sup>. Dei porti interni ben tre spettano alla stessa Ferrara, come sappiamo dalla Carta di frà Paolino e dagli Statuti della città di un trentennio prima <sup>(33)</sup>. In essi erano tenuti nettamente divisi i navigli di differente provenienza: a monte quelli provenienti dalla pianura padana, dal Mantovano e dal Veronese; a San Michele quelli provenienti da sud tramite il Primaro; a San Giacomo quelli provenienti tramite il Volano da Venezia.

Al contrario delle vie di acqua, le vie di terra hanno scarso peso nella *Chronica*, in quanto non incidevano nell'economia della regione. Le strade, percorse a piedi o a cavallo, avevano soprattutto interesse strategico, come sottolinea Riccobaldo <sup>(34)</sup>, mentre non erano ancora transitate da carriaggi <sup>(35)</sup>.

L'atteggiamento tenuto da Riccobaldo nella *Chronica parva* fa saltare all'occhio il contrasto rispetto agli interessi espressi un trentennio prima dagli statuti del 1287, che dimostrano invece l'esigenza di attrezzare il territorio ferrarese con una maglia organica di infrastrutture stradali <sup>(36)</sup>.

Evidentemente il marchese Obizzo aveva tentato di realizzare un piano ambizioso, che cercava di inserire un territorio esclusivamente padano in quella ben caratterizzata «rivoluzione stradale del Dugento», che con assai maggiore aderenza alle esigenze del paesaggio si andava attuando nel contiguo Appennino bolognese, come in Toscana ed altrove <sup>(37)</sup>.

I dati itinerari di acqua e di terra, facendosi più precisi in un ambito geografico che gravita su Ferrara, tra il Volano e Ravenna e tra Ficarolo e l'Adriatico, fanno ritenere la descrizione di Riccobaldo frutto di personali conoscenze e

<sup>(31)</sup> V. ad es. *Chron. parva*, pag. 124, 335-337 (476 E).

<sup>(32)</sup> *Ibid.*, pag. 116, 210-214 (475 A).

<sup>(33)</sup> Per la carta di Paolino Minorita, v. *infra*, nota 38. *Statuta Ferrariae anno MCCLXXXVII*, a cura di W. MONTORSI, Ferrara 1955, pag. 407, 13-18: *Item statuuntur tres portus super ripam Padi, ad quos debeant arivare omnes forenses. Unus quorum sit ad portum Sancti Nicholay, ad quem arivent omnes naves venientes de partibus superioribus. Alius sit ad portum Sancti Michaelis et ibi arivent naves venientes per flumen Gaybane. Tercius sit ad portum Sancti Iacobi, ad quem arivent naves venientes per Padum de Codegoro et de Veneciis.*

<sup>(34)</sup> Cfr. ad es. *Chron. parva*, pag. 150, 626-627 (481 A): *hostibus circumstantibus, terra et aqua nimium premeretur.*

<sup>(35)</sup> *Chron. parva*, pag. 124, 327-329 (476 D-E): *si pontem Pontonariae eques, vel pedes transieris, itinere terrestri accedere valebis Bononiam*; pag. 126, 353-358 (477 A-B): *si de Ravenna exieris eques, vel pedes... itinere pedestri adibis Ferrariam.*

<sup>(36)</sup> *Statuta Ferrariae, liber quintus*, pag. 281 segg.

<sup>(37)</sup> PLESNER, *Una rivoluzione stradale del Dugento*, cit.

spesso di diretta esperienza. Ma dobbiamo supporre che, per poter giungere a questa chiarezza di esposizione, Riccobaldo avesse fissato in uno schema grafico le linee essenziali della rete idrografica, in modo non molto diverso da quello che possiamo vedere oggi dalla carta tracciata dal contemporaneo frate minorita Paolino Veneto, anch'essa autoptica quanto schematica <sup>(38)</sup>.

Anche per questa solida base la *Chronica parva Ferrariensis* si presenta dunque come una fonte di particolare interesse per la conoscenza organica della rete idroviaria padana nel medioevo.

In questa sede ne esamineremo in dettaglio gli elementi, assai brevi nell'economia dell'opera, adatti a cogliere le relazioni fra il Trentino e l'alto Adriatico attraverso il territorio ferrarese.

#### LE RELAZIONI IDROVIARIE CON IL TRENTINO

La rotta di Ficarolo era avvenuta già da circa due secoli quando scriveva Riccobaldo <sup>(39)</sup> e il nuovo ramo di Venezia, ch'egli denomina *Padus Ruptae Ficaroli*, era diventato la nuova cerniera della navigazione interna, collegando il sistema fluviale veneto direttamente con l'asse padano ed emarginando il vecchio settore deltizio meridionale, meglio controllabile da parte di Ferrara.

Riccobaldo ne è ben conscio e il suo interesse si rivolge esclusivamente alla riva sinistra del Po della Rotta, sulla quale si aprivano diversi canali, che mettevano in relazione questo nuovo corso del Po con l'Adige, l'asse principale del sistema idroviario veneto. La sponda destra del Po della Rotta, invece, ricadendo tutta all'interno del territorio ferrarese, non presenta per il nostro autore alcuna importanza. La sua ottica è rivolta costantemente alle relazioni a largo raggio possibili per via d'acqua tra Ferrara e i territori circostanti, non già ai percorsi fluviali interni del territorio ferrarese, alle linee internazionali, diremmo noi, non alle linee interne.

<sup>(38)</sup> Sulla figura di Fra Paolino e la sua opera cartografica relativa a Ferrara e al suo territorio: v. D. BALBONI, *Carta topografica della provincia di Ferrara del XIII secolo*, in «Ravennatensia» III (Cesena 1972), pagg. 669-80 = *Anecdota Ferrariensis*, II, Città del Vaticano 1977, pagg. 147-55; A. BONDANINI, *La pianta di Ferrara di fra Paolino minorita*, in «Atti e Mem. Dep. Ferrar.», s. III, XII (1973), pagg. 33-89; R. DEGENHARDT - A. SCHMITT, *Marino Sanudo und Paolino Veneto: zwei Literaten des 14. Jahrhunderts in ihrer Wirkung auf Buchillustrierung und Kartographie in Venedig, Avignon und Neapel*, in «Römisches Jahrbuch für Kunstgeschichte» XIV (1973); D. JACOB, *Crusader Acre in the Thirteenth Century: urban layout and Topography*, in «Studi Medievali» s. 39, XX, 1 (1979), pag. 3 segg.

La pianta di Ferrara e la mappa dell'area padana sono conservate nella Biblioteca Marciana di Venezia (*Ms. Z lat.* 399) e nella Biblioteca Apostolica Vaticana (*Ms. lat.* 1960).

La rispettiva cronologia delle mappe è controversa. Il Degenhardt (op. cit., pagg. 25-26) ritiene la prima databile al 1323 (cfr. C. GOLUBOVICH, *Biblioteca bibliografica della Terra Santa e dell'Oriente francescano*, II, Quaracchi 1913, pag. 90 seg. che datava il codice Marciano al 1321-1325), il codice Vaticano più tardi è databile tra il 1334 e il 1339 (cfr. GOLUBOVICH, op. cit.); al contrario D. BALBONI, op. cit., pag. 674 ritiene più attendibile per il codice Vaticano la data al periodo fra il 1258 e il 1306 già proposta da T. CASINI, *Scritti danteschi*, Città di Castello 1913, pagg. 183-185.

<sup>(39)</sup> V. *supra*, nota 17.

In sostanza, dalla *Chronica parva* si hanno elementi circostanziati sulle relazioni idroviarie tra il basso Po e il Veneto in tre diverse direzioni:

- 1) verso il Trentino, tramite due direttrici:
  - a) la via del Mincio, per Mantova e il lago di Garda;
  - b) la via dell'Adige;
- 2) verso Padova e da qui a Vicenza da un lato o a Venezia dall'altro;
- 3) verso Chioggia e quindi ancora verso Venezia.

Come si vede, le vie d'acqua raggiungono così tutto l'arco veneto, dal suo settore più occidentale, il Trentino, al settore meridionale di Padova e Vicenza, al settore paralitoraneo, che fa perno su Chioggia e Venezia.

a) *La via del Mincio* (figg. 3-4)

Delle due direttrici di penetrazione nel Trentino è evidente che la via dell'Adige, essendo la più naturale e la più facile, ebbe in ogni epoca un ruolo di primo piano. Tuttavia, possiamo considerare la via del Mincio come un asse secondario non trascurabile, in quanto, permettendo di risalire al bacino allungato del lago di Garda, porta i battelli allo sbocco di diverse vallate, che si insinuano nella regione prealpina. Ad esempio, salendo alla bocca di Nago si passa facilmente nella Val Lagarina oppure verso nord, risalendo la valle del Sarca, ci si addentra nelle valli Giudicarie verso ovest oppure si discende ad est nella valle dell'Adige sopra Trento.

La navigazione dalla regione del Garda attraverso il Mincio e l'asse padano fino all'Adriatico aveva avuto importanza sin dall'età classica, come attestano i ritrovamenti di Bagnolo San Vito e delle zone adiacenti lungo il Mincio, che hanno rivelato materiali importati dal Mediterraneo orientale e dall'Attica, attraverso i porti di Adria e poi di Spina, tra il VI e il IV secolo a.C. <sup>(40)</sup>. Anche in età romana questa direttrice fluviale mantiene la sua importanza: ne abbiamo forse anche un'eco letteraria nel famoso carme di Catullo, che ricorda il *phaselus* riportato dalla Cilicia fino all'avita villa di Sirmione, protesa in mezzo al lago di Garda <sup>(41)</sup>. Dal Po, come anche dalla *via Postumia* all'altezza di Goito, si risaliva il Mincio fino a Peschiera, dove sono attestati

<sup>(40)</sup> A. M. TAMASSIA, *Note di protostoria mantovana: Rivalta e la valle del Mincio*, in «St. Etr.» XXXV (1967), pag. 375 seg.; EAD., *ibidem*, XLVII (1979), pag. 505; R. DE MARINIS, *ibidem*, L (1982), pagg. 495-502; ID., *Misurare la terra, il caso mantovano*, Modena 1984, pagg. 18-35.

<sup>(41)</sup> Contrariamente a tesi moderne di un certo successo (E. AZZI, *Mantova e il problema dei suoi laghi*, Mantova 1958, pag. 22 seg. con bibliografia precedente) il corso del Mincio in età romana nel territorio mantovano non era sostanzialmente diverso da quello odierno: P. TOZZI, *Storia padana antica, il territorio tra Adda e Mincio*, Milano 1972, pag. 60.

Il *phaselus* di Catull. *Carm.* IV, 1 non è escluso fosse solo un modellino dedicato come *ex voto* dopo il felice esito del viaggio, come è stato pure suggerito: v. anche Serv. *ad Verg.* IV, 289.

dall'epigrafia i *collegia nautarum V(eronensium)*, mentre all'altra estremità del lago sono documentati i *collegia nautarum B(rixianorum)* nella zona di Riva e di Arco <sup>(42)</sup>.

Nel medioevo la posizione chiave di Peschiera (*fig. 3*) per il commercio con il Garda è ricordata da una terzina dantesca; più tardi (1393) il Mincio verrà sbarrato sotto il castello scaligero di Valeggio dal grandioso ponte visconteo detto ora il Ponte Rotto <sup>(43)</sup>. Di maggior interesse appare Capomincio, situato all'opposto sbocco inferiore del fiume e ricordato tra i principali porti fluviali già nel cosiddetto capitolare di Liutprando del 715, che regolava i commerci comacchiesi per il rifornimento di sale all'interno della pianura padana; ma lo stesso documento menziona *in primis* l'interposto *porto Mantuano*, che restò sempre lo scalo più importante su questa via d'acqua <sup>(44)</sup>.

Al momento del risveglio degli interessi commerciali all'interno delle comunità cittadine padane e del potenziamento delle vie d'acqua, anche Mantova non si sottrasse al generale desiderio di regolamentare le acque del territorio <sup>(45)</sup>. Alla fine del XII secolo ad Alberto Pitentino fu affidato l'incarico di eseguire opere idrauliche nelle acque dei laghi mantovani e del Mincio per migliorarne la navigabilità. Tra il 1188 e il 1198 egli divise il lago superiore dai laghi di mezzo e inferiore con una chiusa in pietra, che andava dalla porta Guglielma, detta del Ceppetto, al Borgo di Porto. La chiusa aveva la forma di un ponte e serviva anche ad alimentare dodici mulini, dai quali prese il nome di

<sup>(42)</sup> CIL V 4015-1017 (Peschiera); 4990 = P. CHISTÈ, *Epigrafi trentine dell'età romana*, Rovereto 1971, 155 (Riva del Garda); CHISTÈ 158, 177 (dal territorio di Arco). Cfr. J. P. WALTZING, *Etude historique sur les corporations professionnelles...*, IV, pag. 100 seg.; F. SARTORI, *Verona romana*, in *Verona e il suo territorio*, I, Verona 1960, pag. 220; M. FRÉZOULS FASCIATO, *Note sur Vérone, Brescia et la batellerie du lac de Garde aux trois premiers siècles de notre ère*, in «Latomus» LVIII (1962), pag. 692 segg.; A. RIGOTTI, I «*collegia nautarum Benacensium*», in «Atti Acc. Rov. Agiati» s. VI, XIV-XV (1974-75), pagg. 117-126; G. P. BROGIOLO, *Problemi della romanizzazione nella riviera bresciana del lago di Como*, *ibidem*, XIX (1979), pag. 184 seg.

<sup>(43)</sup> Dante *Inf.* XX 70-72: Siede Peschiera, bello e forte arnese Da fronteggiar Bresciani e Bergamaschi, Ove la riva intorno più discese.

Per il ponte visconteo di Valeggio, v. *Verona e il suo territorio*, III, 2, Verona 1969, pag. 217, *fig. 3*.

<sup>(44)</sup> L. A. MURATORI, *Ant. Ital. Mediæ Aevi*, II, Mediolani 1739, diss. XIX, cc. 23-26. Il primo studio critico è di L. M. HARTMANN, *Zur Wirtschaftsgeschichte Italiens im frühen Mittelalter*, Gotha 1904, pagg. 123 seg. Amplessima la bibliografia successiva, in gran parte citata da L. BELLINI, *Le saline dell'antico delta padano*, Ferrara 1962, pagg. 91-121, 591-98, e A. SAMARITANI, *Medievalia e altri studi*, in «Atti e Mem. Deput. Ferr. St. Patria», s. III, IX (1970), pagg. 17-19.

C. G. MOR, *Un'ipotesi sulla data del «pactum» c.d. Liutprandino con i «milites» di Comacchio relativo alla navigazione sul Po*, in «Arch. St. Ital.», CXXXV (1977), pagg. 493-502, ritiene che il *pactum* del 715 rinnovi un atto riferibile alla situazione degli anni tra il 603 e il 643; E. ROSINI, *Longobardi e Franchi in Lombardia, problemi di navigazione interna*, in *Atti del sesto Congr. intern. di studi sull'alto medioevo*, Milano 21-25 Ottobre 1978, Spoleto 1980, pagg. 595-598, riprende l'ipotesi del Mor.

<sup>(45)</sup> Per Mantova nel medioevo, in rapporto ai problemi idrografici, sono ancora utili C. D'ARCO, *Nuovi studi intorno all'economia politica del municipio di Mantova al tempo del medioevo d'Italia*, Mantova 1840; P. PAGLIA, *Saggio di studi naturali nel territorio mantovano*, Mantova 1879; P. TORELLI, *Un comune cittadino in territorio ad economia agricola*, in «Atti R. Accademia Virg. Mantova» VII (1930).



Ponte dei Mulini<sup>(46)</sup>. Essa venne restaurata nel 1257<sup>(47)</sup>. Si sviluppò perciò un porto distinto nel lago inferiore, separato da questo da una catena, dalla quale derivò poi il nome.

Un'altra chiusa venne costruita sempre nel 1198 a monte dello sbocco del Mincio in Po, a Governolo, di una sola bocca; una seconda fu aggiunta nel 1394 da Francesco Gonzaga, che innalzò altresì una torre sulla chiusa a controllo dell'ingresso in Mincio dalla navigazione padana<sup>(48)</sup>. Altre operazioni idrauliche interessarono estensivamente la sistemazione dei tre laghi mantovani, che vennero arginati<sup>(49)</sup>. Le mura che circondarono la città, erette tra la metà del XIII e la metà del XIV secolo, ne fecero una fortezza pressoché inspugnabile<sup>(50)</sup>.

Il Mincio, dunque, anche nel tardo medioevo mantenne intatta la sua importanza per i collegamenti con Mantova e la zona del Garda.

Riccobaldo è solo indirettamente interessato al Mincio e a Mantova. Vi si sofferma in due passi. Nel primo dice che il *Mincius de lacu Gardae prodiens apud moenia Mantuae lacum diffundit; inde profluens per X millia passuum apud vicum Gubernulum Padum ingreditur*<sup>(51)</sup>. Ci fornisce così la distanza itineraria lungo il Mincio da Governolo a Mantova, che computa correttamente in dieci miglia. Si noti che è la precisazione di tale tipo più lontana da Ferrara tra quelle che egli ci offre, dato che le altre distanze sulle vie d'acqua che compaiono nella *Chronica* riguardano il Po da Ficarolo a Ferrara, il Po di Volano e il Po di Primaro<sup>(52)</sup>. È un segno dell'importanza che nel XIV secolo aveva per Ferrara questa direttrice. Lo conferma l'altro passo della *Chronica*, che precisa la lunghezza massima del polesine sud-occidentale di Ferrara *ab agro Mantue usque in agrum Argente fere per XXXIII millia passuum*<sup>(53)</sup>.

Le trentatré miglia ci portano all'altezza di Stellata (fig. 4), situata sul confine del Ferrarese con il territorio mantovano, dal momento che sappiamo che da Boccaleone, sul confine con l'Argentano, a Ferrara intercorrevano venti miglia<sup>(54)</sup>, da Ferrara a Bondeno dieci miglia<sup>(55)</sup> e tre da Bondeno a Goltarasa (Stellata)<sup>(56)</sup>, come si ricava da altri passi della *Chronica*. A Goltarasa nel 1362

(46) G. BERTAZZOLO, *Sopra il nuovo sostegno presso la chiusa di Governolo*, Mantova 1609, pag. 15 seg.; Id., *Discorso sopra il nuovo sostegno che si fa opposto la chiusa di Governolo*, Mantova 1753, pag. 12 per Alberto Pitentino, sul quale si veda anche: P. PINETTI, *Alberto Pitentino e una sua opera famosa d'ingegneria idraulica*, in «Riv. di Bergamo» nov. 1926, pagg. 7-10; G. CONIGLIO, *Mantova, la storia*, vol. I, *Dalle origini a Gianfrancesco primo marchese*, Mantova 1958, pagg. 220-388.

(47) BERTAZZOLO, *Sopra il nuovo sostegno*, pag. 16.

(48) *Ibid.*, pag. 23.

(49) *Ibid.*, pag. 22.

(50) *Ibid.*, pag. 30.

(51) *Chron. parva*, pag. 120, 263-266 (475 E).

(52) Per l'esame delle misure itinerarie date dal testo della *Chronica parva ferrariensis*, PATITUCCI UGGERI, *La navigazione interna del delta padano*, pag. 40 seg. in particolare.

(53) *Chron. parva*, pag. 130, 417-419 (478 A). In forma generica già a pag. 116, 216-226.

(54) *Ibid.*, pag. 118, 244-245 (475 C).

(55) *Ibid.*, pag. 170, 866-867 (484 C).

(56) *Ibid.*, pag. 122, 293-297 (476).

il marchese Niccolò II avrebbe eretto un castello, detto dapprima Roccapossente e quindi la Stellata, a guardia del confine con il Mantovano<sup>(57)</sup>. La misura di Riccobaldo è relativa alla sponda destra (in funzione del Polesine che descrive); qui infatti le terre dell'Oltrepò mantovano si spingevano molto ad est con un cuneo che toccava quelle del Ferrarese di fronte a Ficarolo, dove sorgerà appunto la Stellata; il contrario avveniva sulla sponda sinistra, dove la testa di ponte ferrarese si spingeva molto ad occidente fino a Melara, il cui confine (Correggioli) distava soltanto tre miglia da Ostiglia, che i Ferraresi avevano ceduto ai Veronesi intorno alla metà del XII secolo per infiggere una doppia spina nel fianco dei Mantovani<sup>(58)</sup>.

I commerci fluviali, via Po e Mincio, tra Ferrara e Mantova, ebbero grande importanza per quest'ultima fino almeno alla metà del secolo XIII per l'approvvigionamento del sale, sia per l'uso interno, che per un vasto mercato esterno. Tra il VII e il IX secolo fu Comacchio ad avere il monopolio dell'esportazione<sup>(59)</sup>, passato poi a Venezia, che continuò a servirsi delle stesse arterie di traffico fluviale. Un trattato del 1208 sanciva tra l'altro l'entità dei dazi che i Mantovani dovevano pagare ai Ferraresi a Ficarolo<sup>(60)</sup>; mentre un trattato del 1234, determinato da ruberie ad opera dei *mercatores salis*, riaffermava reciproche garanzie di libera navigazione sul Po<sup>(61)</sup>, ribadite nel 1259<sup>(62)</sup>. Il commercio del sale da Venezia a Mantova non transitava già più per Ferrara, ma soltanto per la parte più settentrionale del Ferrarese, correndo lungo la nuova arteria fluviale del Po della Rotta<sup>(63)</sup>.

Nel secolo XIV l'importanza del collegamento con Mantova appare precipuamente strategica; basti pensare alla guerra di Azzo VIII d'Este contro Mantova e Verona nel 1306<sup>(64)</sup>, all'attacco di Francesco Menabuoi contro Ferrara del 1314 insieme a Modenesi, Mantovani e a fuorusciti ferraresi ghibellini<sup>(65)</sup>,

<sup>(57)</sup> *Ibid.*, pag. 116, 225 seg. Per il termine tecnico di «stellata» che si riferisce ad una particolare tecnica di costipamento del terreno con palificate, v. MONTORSI, *Statuta Ferrariae*, pag. 503. Per la rocca, v. A. M. VISSER - F. VISSER, *La rocca di Stellata: ipotesi di utilizzazione e di restauro*, in «Musei Ferraresi» IV (1974), pagg. 181-195.

<sup>(58)</sup> *Chron. parva*, pag. 116, 224-228 (475 A-B). Cfr. *Ibid.*, 216-224, per la cessione del territorio di Ostiglia ai Veronesi da parte dei Ferraresi soccorsi nella guerra contro Mantova e Ravenna intorno alla metà del secolo XII, sulla quale v. ad es. A. CASTAGNETTI, in *Studi sul medioevo cristiano offerti a R. Morghe*, Roma 1975, pag. 258 seg.; ID., in «Atti Ist. Veneto» CXXXIII (1974-75), pag. 98 seg.

<sup>(59)</sup> V. *supra*, nota 44. V. inoltre, per il tardo IX secolo, *Codice Diplomatico Veronese*, I, a cura di V. FAINELLI, Venezia 1940, pag. 432; n. 287, a. 883, tra le entrate del monastero di Bobbio in *Portu de Mantua... de Comaclense nave venit sal modia VIII, denarios IIII*.

<sup>(60)</sup> MURATORI, *Antiquitates Ital. Medii Aevi*, II, Mediolani 1741, c. 873.

<sup>(61)</sup> Archivio di Stato di Mantova, Fondo Gonzaga, *Statuti Mantovani*, LXXXII, c. 154.

<sup>(62)</sup> *Ibid.*, LXXXII, c. 167.

<sup>(63)</sup> Un documento del 1251 attesta che Mantova poteva acquistare sale via Ferrara, purché proveniente da Venezia, e poteva smistarlo altrove, tranne nel Veronese: CONIGLIO, *Mantova, la storia*, I, cit., pagg. 183, 188.

<sup>(64)</sup> A. FRIZZI, *Memorie per la storia di Ferrara*, Ferrara 1791; sec. ed., III, Ferrara 1850, pag. 235.

<sup>(65)</sup> *Ibid.*, III<sup>2</sup>, pagg. 259-60.

alla guerra del cardinale Albornoz contro Bernabò Visconti del 1357 <sup>(66)</sup>, alla guerra tra Gian Galeazzo Visconti da un lato e Mantova dall'altro del 1397-98, al tempo di Nicolò III d'Este, che scese in campo a lato dei Mantovani <sup>(67)</sup>.

*b) La via dell'Adige (figg. 5-8)*

Il fiume Adige costituì in ogni tempo la più importante via di comunicazione tra l'area padana e il Tirolo.

Sostanzialmente immutato è restato il suo corso a monte di Verona dall'antichità in poi. Arteria essenziale tra l'Europa centrale, attraverso il passo del Brennero, e la regione mediterranea, tramite lo sbocco nell'Adriatico, l'Adige fu la principale via di penetrazione nella regione alpina e transalpina già in epoca classica, frequentata dai commerci etruschi, come attestano la documentazione archeologica ed i relitti toponomastici.

In età romana la valle dell'Adige fu percorsa da una delle principali vie del *cursus publicus*, la *via Claudia Augusta* <sup>(68)</sup>. Naturalmente nella parte alpina il flusso delle relazioni tra i due versanti non poteva svolgersi che per via di terra. L'arteria restò perciò vitale nel medioevo e basterà ricordare l'ospedale costruitovi nel 1241 a Vipiteno dall'Ordine Teutonico <sup>(69)</sup>.

L'Adige, allora di portata superiore all'attuale, era ampiamente navigabile nel medioevo nel suo corso inferiore, ben oltre il porto di Verona <sup>(70)</sup>. Ricordiamo che fino a Ravazzone si spinse la flotta veneta, che poi fu trascinata per la valle del Camerata nel lago di Loppio e su per il passo di San Giovanni e per la ripida discesa, da Nago a Torbole, dove fu immessa nel Garda, sbaragliando

<sup>(66)</sup> *Ibid.*, pagg. 328-29.

<sup>(67)</sup> *Ibid.*, pag. 407 seg.

<sup>(68)</sup> P. ORSI, *La topografia del Trentino all'epoca romana*, Rovereto 1880; W. CARTELLIERI, *Die römischen Alpenstrassen*, in «Philologus» XVIII (1926), pagg. 65-169; U. TOMAZZONI, *La romanizzazione della Val d'Adige trentina*, Trento 1930; P. ZADRA, *Claudia Augusta via*, in «Studi Trentini» XII (1931), 3, pag. 306; B. BRESCIANI, *L'imperatore Massenzio e la via Claudia Augusta Padana*, in «Atti R. Acc. Agric., Scienze e Lett. di Verona» XXI (1942-43), pag. 113; ARIOLDI, *La via Claudia Augusta*, 1954-55; A. ALPAGO NOVELLO, in «Atti Acc. Rover.» XXI (1981), pagg. 135-47.

<sup>(69)</sup> P. DUCATI, *Mitra a Vipiteno*, in «Athesia Augusta» I (1939), 11, pagg. 17-19; A. V. WAIS, *Vipiteno e dintorni*, Vipiteno 1940.

<sup>(70)</sup> Per la navigazione dell'Adige in età medievale si vedano soprattutto: A. GLORIA, *Studi intorno al corso dei fiumi principali del territorio Padovano dal secolo I a tutto il secolo XI*, in «Riv. periodica dei lavori dell'Accad. di Padova» XXVII (1877), pag. 114 segg.; G. CANALE, *I trasporti dell'Adige da Bronzolo a Verona*, in «Archiv. per l'Alto Adige» XXIV (1939), pagg. 273-402; G. FACCIOLI, *Verona e la navigazione atesina*, Verona 1956; L. SIMEONI, *Dazi e teloni di diritto privato a Verona*, in «Studi Storici Veronesi» VIII-IX (1957-58), pagg. 181-248; C. G. MOR, *Dalla caduta dell'impero al comune*, in *Verona e il suo territorio*, II, Verona 1964, pagg. 37 segg., 128 seg., 131 segg.; A. CASTAGNETTI, *La pieve rurale nell'Italia padana. Territorio, organizzazione patrimoniale e vicende della pieve veronese di San Pietro di Tilleda dall'alto medioevo al secolo XIII*, Roma 1976, pag. 46 segg.; *Una città e il suo fiume: Verona e l'Adige*, a c. di G. BORELLI, Verona 1978; S. SALGARO, *Il governo delle acque nella pianura veronese da una carta del XVI secolo*, in «Bollett. Soc. Geogr. Ital.» s. X, IX (1980), pagg. 323-350.

così la flotta viscontea e prendendo Riva <sup>(71)</sup>. Il porto di Sacco, sede di una compagnia di «zattieri», dotata di solide zattere trainate da cavalli, ebbe un discreto movimento verso Verona da una parte e Trento dall'altra. Da qui diramava la navigazione secondaria sul Leno per raggiungere il porto di Rovereto sotto il ponte di Santa Maria <sup>(72)</sup>. Si navigava anche oltre Trento, raggiungendo la confluenza del torrente Noce, per accedere alla Val di Non, ed infine Bronzolo, ormai sotto la confluenza dell'Isarco, punto d'arrivo della navigazione fino agli anni Venti <sup>(73)</sup>.

Molte oscillazioni ha subito invece il corso dell'Adige a valle di Verona, dividendosi anche in più alvei in seguito a varie rotte, delle quali - limitandosi all'alto medioevo - le più famose sono la rotta della Cucca e quella del Pizzone o Pinzone. Con la prima, situata più a monte, presso Veronella, il tratto medio del fiume abbandonò il territorio di Este e piegò verso sud-est; con la seconda, situata più a valle all'altezza di Badia Polesine, il fiume si divise in due rami <sup>(74)</sup>.

Questa era la situazione ai tempi di Riccobaldo, quando l'Adige correva diviso in due alvei quasi paralleli tra la diramazione di Badia e la confluenza di Lezze (poco sopra Cavarzere), dando così origine al Polesine di Rovigo. Il ramo settentrionale corrispondeva all'incirca all'Adige attuale per Lusia, Venezia, Camponovo e Borgoforte; il ramo meridionale è ora riconoscibile allo stato fossile nel Naviglio Adigetto per Lendinara, Villanova, Rovigo e Villadose, ma nel medioevo era il ramo più importante, quello su cui si appuntano gli interessi di Riccobaldo, che lo chiama semplicemente Adige (*fig. 5*).

Il ramo di Rovigo aveva importanza per i centri, i mercati e le fiere che serviva, ma nell'ottica ferrarese anche perché cadeva nel dominio estense e ne favoriva la navigazione per il facile collegamento con il nuovo Po Grande, il *Padus Ruptae Ficaroli* <sup>(75)</sup>. Grazie alle recenti rotte i due fiumi si erano venuti incontro ed attraverso una serie di brevi canali trasversali, ossia ad andamento nord-sud, riusciva ora agevole passare dall'uno nell'altro.

<sup>(71)</sup> A. GORFER, *Le valli del Trentino, Trentino occidentale*, Calliano 1975, pag. 310 segg.

<sup>(72)</sup> CHIOCCHETTI - CHIUSOLE, *Romanità e medioevo nella Vallagarina*, Rovereto 1964. Il porto di Rovereto fu utilizzato anche da Montaigne nel 1580 per spedire i propri bagagli a Verona: M. DE MONTAIGNE, *Journal de voyage en Italie*, in *Oeuvres complètes*, Paris 1962; cfr. A. D'ANCONA, in «Arch. Stor. Trieste, Istria e Trentino» III (1886), 3-4; T. MANFRINI, *Montaigne nel Trentino*, Calliano 1971.

<sup>(73)</sup> G. CANALE, *I trasporti sull'Adige da Bronzolo a Verona*, cit.

<sup>(74)</sup> Per queste rotte ed i loro effetti sul corso dell'Adige, v. F. A. BOCCHI, *Trattato geografico-economico comparativo per servire alla storia dell'antica Adria e del Polesine di Rovigo*, Adria 1879, pagg. 276-301; GLORIA, *Studi intorno al corso dei fiumi*, cit.; E. NICOLIS, *Sugli antichi corsi del fiume Adige*, in «Boll. Soc. Geol. Ital.» (1898); A. AVERONE, *Saggio sull'antica idrografia Veneta*, Mantova 1911; A. VEGGIANI, *Il ramo del Po di Adria nella tarda età del Bronzo*, in «Padusa» VIII (1972), pagg. 123-126.

<sup>(75)</sup> Per Rovigo e il relativo Polesine resta utile F. A. BOCCHI, *Il Polesine di Rovigo*, Milano 1861; per Rovigo in particolare, A. CAPPELLINI, *Rovigo nella storia e nell'arte*, Rovigo 1934; L. CANIATO, *Rovigo, una città inconclusa*, Treviso 1974; L. TRANIELLO, *L'origine di Rovigo*, Rovigo 1975.

I rapporti tra il Trentino e il Basso Po si avvantaggiarono grandemente da questo stato di cose che facilitava l'osmosi tra le due grandi vie d'acqua e i commerci si intensificarono.

Sappiamo che dall'area alpina si fluitava il legname, mentre dalla zona subalpina si ricavava pietra da costruzione, elementi entrambi essenziali per l'edilizia; la seconda soprattutto per le costruzioni di maggior prestigio, il primo anche per gli arsenali della stessa Ferrara e delle zone rivierasche dell'alto Adriatico, dove mancavano piante ad alto fusto idonee alla costruzione di imbarcazioni di grossa stazza. Per l'epoca più prossima alla *Chronica parva Ferrariensis*, basti ricordare, ad esempio, il richiamo a *navibus oneratis lapidibus, ligneis et rebus aliis*, che percorrono l'Adige sotto l'abbazia della Vangadizza in un documento del 1294<sup>(76)</sup>. La pietra era quella di Verona, il calcare bianco e rosso che troviamo ampiamente impiegato nella Padania orientale nelle architetture urbane medievali. L'area di diffusione del calcare veronese va da Padova a Ferrara, Bologna, Modena, Mantova, Reggio Emilia, Parma, Piacenza e Cremona<sup>(77)</sup>. In particolare, a Ferrara la prevalenza dei calcari veronesi su ogni altro tipo di pietra appare netta in età medievale e fino a tutto il XVI secolo, come documenta il Della Rena nella sua cronaca del 1589, che nota come la pietra bianca e rossa di Verona si trasportasse facilmente a Ferrara per l'Adige<sup>(78)</sup>. Solo un altro calcare, la pietra d'Istria, riveste un ruolo di qualche importanza nell'area deltizia; ma rimane sempre limitato rispetto alla pietra veronese<sup>(79)</sup>, malgrado la relativa facilità del suo trasporto, prima via mare, quindi via fiume, attraverso uno dei due rami di Po.

Le merci che per contro affluivano nella zona prealpina e alpina dall'area deltizia, risalendo dal Po all'Adige, sono soprattutto il sale, indispensabile elemento per le salagioni e quindi per la conservazione degli alimenti, oltre che per l'uso quotidiano, in minor misura spezie ed altri generi. Si ricordi, ad esempio, quel *porticulum salis* della Badia della Vangadizza, che prendeva nome proprio dallo scalo del sale sulla via dell'Adige<sup>(80)</sup>. Nell'alto medioevo la fornitrice di sale per eccellenza della pianura padana e della regione subalpina è Comacchio, almeno fino alla fine del IX secolo, quando Venezia comincia a rimpiazzarla in questo lucroso commercio per poi soppiantarla completamente dopo il 932<sup>(81)</sup>.

(76) C. CORRAIN - R. D'AMICO, *Badia: i porti e la navigazione medioevale sull'Adige*, in «Padusa» XIX (1983), pag. 88.

(77) F. RODOLICO, *Le pietre delle città d'Italia*, Firenze 1953, con fig. a pag. 83, che schematizza la diffusione delle pietre delle zone alpina e subalpina nella pianura padana.

(78) O. DELLA RENA, *Cronaca (1589)*, c. 8r (Biblioteca Ariostea di Ferrara, ms.).

(79) Per le pietre usate nelle architetture ferraresi di età medievale si veda RODOLICO, op. cit., pagg. 145-147.

(80) CORRAIN - D'AMICO, art. cit., pag. 89 (a. 1302).

(81) I *fundamenta salinarum* delle lagune attorno a Comacchio si trovano in realtà ricordati nei documenti molto spesso dalla fine del X secolo in poi, quando appartengono alle chiese di Comacchio, Ravenna e Ferrara e al monastero di Pomposa, ma ormai hanno mero interesse locale. Per le saline di Comacchio rimane fondamentale L. BELLINI, *Le saline dell'antico delta padano*, Ferrara 1962; per quelle di Venezia v. ora J. C. HOCQUET, *Le Sel et la fortune de Venise*, Lille 1978.

*I collegamenti trasversali Po-Adige*

Riccobaldo è molto esplicito su questo punto. Egli dice: <sup>(82)</sup> *Cum Ficarolum pervenerit Padus tendens per Ruptam partem Padi facit alios fluvios ex se, scilicet Bonellum, Tassarolum, Barzagam, et alia fluenta, quae mox Ruptam Ficaroli redeunt iuxta villam quae dicitur Litiga. Hinc exitur de Pado navibus et per paludes et canale pervenitur ad fluvium Athicem.*

Non ci soffermiamo ad analizzare la prima parte di questo brano, ove sono ricordati tre corsi d'acqua, Bonello, Tassarolo e Barzaga, che meno interessano in questa sede e che ho studiato altrove <sup>(83)</sup>. Importante è invece rintracciare il canale Litiga (figg. 5-6), che collegava il nuovo Po della Rotta con l'Adige, permettendo svariati collegamenti con l'area veneta. Da Pellegrino Prisciani sappiamo che nella Litiga sfociava il ramo Barzaga <sup>(84)</sup>. Dovremo quindi riconoscerne l'andamento ad ovest della Fossa Pelosella, che ne ripetè la funzione più a valle, dando nome al centro sorto sullo sbocco in Po <sup>(85)</sup>. Ho già proposto di rintracciare il corso della *fossa Litiga* nella traccia per Raccano, Minella, Avogadra, Zabarella, Foscarina, Passionanza e Rocca ripercorsa da una strada ad andamento meandriforme, che perpetua quello di un corso d'acqua fossile. Le *paludes* ricordate da Riccobaldo potrebbero indicare il Polesine di Rovigo tra Raccano e Rocca.

Tramite la Litiga si passava pertanto dal Po Grande al Canal Bianco, che si poteva imboccare, oppure attraversare per puntare direttamente sull'Adigetto. In questo caso bisognava ricorrere ad un proseguimento, un altro canale trasversale, del quale rimangono chiare tracce nel paesaggio. Esso raggiungeva Arquà, dove si immetteva nell'alveo dell'antico Po di Adria, toccando Cornè e Grignano; qui lo lasciava per proseguire verso nord attraverso il Busovetere, che ha lasciato il nome a Busovecchio e che usciva sull'Adigetto a Roverdicrè, poco a monte di Rovigo (fig. 5e).

Giunti all'Adigetto si potevano seguire due opposte direzioni, come precisa Riccobaldo: volgendo ad est ci si portava a Rovigo e all'Adriatico; volgendo ad ovest si raggiungevano Lendinara, Verona e Trento. Il passo è il seguente: <sup>(86)</sup> *Ab hoc loco (confluenza Litiga-Adigetto) si deorsum navigaveris versus ortum, Rhodigium pervenies inde in mare Adriaticum vel Venetias. Si per Athicem sursum navem deflexeris, pervenies Lendenariam, mox Veronam, deinde Tridentum poteris pervenire.*

<sup>(82)</sup> *Chron. parva*, pag. 120, 266-273 (475 E).

<sup>(83)</sup> PATITUCCI UGGERI, *La navigazione interna del delta padano*, pagg. 52-56 per Bonello, Barzaga e Tassarolo; v. anche fig. 5.

<sup>(84)</sup> Peregrini Prisciani *Ferrariensium Historiarum* lib. I, cap. 9 (Ferrara, Bibl. Ariosteana, ms. cl. I, 388, c. 25 v).

<sup>(85)</sup> Già il FRIZZU, *Memorie*, I, pag. 70 distingue Litiga e Pelosella. Al contrario A. AVERONE, *Sull'antica idrografia veneta*, Mantova 1911, pag. 221, identifica Pelosella e Litiga.

<sup>(86)</sup> *Chron. parva*, pag. 120, 273-281 (476 A).

La direttrice per Rovigo non pone problemi. Quella verso ovest seguiva il corso dell'Adigetto toccando Costa di Rovigo, Villanova del Ghebbo (Gaibo al tempo di Riccobaldo), Lendinara, Salvaterra e Badia Polesine, dove immetteva nel corso unitario dell'Adige, sul quale si arrivava a Verona e a Trento (figg. 5, 7).

L'altra via che si poteva seguire per raggiungere l'Adigetto, dopo aver usato la Litiga fino al Canal Bianco, è ricordata da Riccobaldo solo per inciso e non già nella sezione idrografica della *Chronica*, dove volutamente non si sofferma sui collegamenti locali, bensì più avanti nel corso della narrazione, a proposito della cessione da parte dei Ferraresi agli alleati Veronesi del territorio di Gaibo, ora Villanova del Ghebbo, *quod situm est iuxta fluvium Athicem et canale quod de Athice venitur in Fractam vicum palustrem* <sup>(87)</sup>. Questo canale (fig. 5b) si apriva quindi in destra dell'Adigetto all'altezza di Gaibo e si dirigeva verso sud su Fratta Polesine. Come attesta il toponimo del centro abitato al suo imbocco, questo canale doveva essere il Gaibo, denominato con un idronimo che spesso designa i corsi d'acqua nell'area del delta padano <sup>(88)</sup>. Oltrepassata Fratta si continuava la navigazione fino a sboccare nel Canal Bianco; in questo tratto di canale tra Fratta e il Canal Bianco dobbiamo riconoscere quel canale Scortico che, in base ai documenti medievali, va localizzato in questa zona e che portava dall'Adigetto al Tartaro o Po di Adria <sup>(89)</sup>. Non va trascurato che da Fratta vi era ancora un'altra possibilità per raggiungere la Litiga; si poteva infatti imboccare verso est il vecchio ramo del Po di Adria fino ad Arquà donde, piegando verso sud, ci si portava alla Litiga (fig. 5).

#### *Il nodo idroviario di Badia Polesine (figg. 7-8)*

La navigazione sul ramo meridionale dell'Adige, l'odierno Adigetto, rivestiva particolare importanza nel medioevo per la facile permeabilità con il Ferrarese. Un interesse strategico particolare acquistò perciò il cuneo d'apertura fra Adige ed Adigetto, ove il marchese Almerico edificava una chiesa (952) e il suo erede Ugo di Toscana impiantava nel 993 l'Abbadia di Santa Maria della Vangadizza, che assurse subito a notevole prestigio e diede origine ad un florido centro (fig. 7), l'attuale Badia Polesine <sup>(90)</sup>. È assai probabile che in questo

<sup>(87)</sup> *Ibid.*, pag. 150, 634-636 (481 A).

<sup>(88)</sup> Cfr. il *fluvium Gaibana* che nel medioevo designava il tratto del Po di Primaro subito sotto Ferrara; l'idronimo è restato a due centri sorti su di esso, Gaibanella e Gaibana, documentata dal X sec.: PATITUCCI UGGERI, *La navigazione interna del delta del Po*, pag. 83, nota 180. Cfr. C. DUCANGE, *Glossarium mediae et infimae latinitatis*, Paris 1840-50, s.v. *gaibus* (*locus cavus*).

<sup>(89)</sup> BOCCHI, *Il Polesine di Rovigo*, pag. 162; C. CORRAIN - R. D'AMICO, art. cit., pag. 83.

<sup>(90)</sup> Su Badia, v. G. G. BRONZIERO, *Istoria delle origini e condizioni de' luoghi principali del Polesine di Rovigo*, Venezia 1747; A. E. BARUFFALDI, *La fine dell'Abbadia della Vangadizza*, Padova 1900; ID., *Badia Polesine, lapidi ed iscrizioni*, Saronno 1909; ID., *Badia Polesine*, in «Atti e Mem. Deput. Ferr. St. Patria», s. I, XX (1910), pagg. 43-52; G. SANCASSIANI, *Badia della Vangadizza negli statuti Veronesi del sec. XIII*, in «Atti e Mem. del Sodalizio Vangadicense», II (1982), pagg. 443-451.



punto preesistesse un castello, situato proprio sulla punta del Pizzone, dal momento che un documento di Franca vedova d'Almerico del 954 ricorda un *castrum de Adice maiore* in prossimità dell'Adige *vetus*, in un punto nevralgico quindi per la navigazione veneta, a guardia dei due rami dell'Adige <sup>(91)</sup>. Potrebbe essere quello stesso castello che sopravvisse fino alla distruzione padovana del 1296, come vedremo più avanti.

Premetto intanto che verso l'inizio del XIII secolo i Veronesi avevano preso in mano il controllo della navigazione in questo settore dell'Adige. Nel 1216, infatti, fu stipulato un contratto fra i rappresentanti dei mercanti di Verona e il procuratore dell'Abbate della Vangadizza, in base al quale fu concessa in perpetua locazione ad un gruppo di coloni una terra di 200 campi per la fondazione di una *Francavilla mercatorum: ... de ducentis campis terre que est ultra Athesim per medium rupte, ab alia parte scilicet de illa terra ubi solet fieri mercatum Abatie* <sup>(92)</sup>.

Il toponimo è conservato in destra dell'Adigetto nella zona tra Salvaterra, Crocetta e Villa d'Adige. I punti di controllo veronesi si sviluppavano tutti in destra dell'Adigetto, segnati da luoghi fortificati, come Lendinara <sup>(93)</sup> e Villanova del Ghebbo, il cui castello, eretto dai Veronesi nel 1198 <sup>(94)</sup>, guardava l'imbocco del canale per Fratta, secondo una norma costante, come documenta lo stesso Riccobaldo per il territorio ferrarese <sup>(95)</sup>.

Alla fine del secolo XIII i Padovani si sostituirono ai Veronesi nel controllo dell'Adigetto. Cominciarono con azioni di disturbo, come la rottura della catena con la quale l'abbazia della Vangadizza controllava la navigazione ed esigeva il teloneo: *frangendo, evellendo et removendo catenam dicti abbatis, conventus et monasterii, positam in flumine Athesis ex parte Rupte* <sup>(96)</sup>. I Padovani sarebbero trascesi ben oltre e due anni dopo smantellavano il vecchio castello del Pizzone, cui faceva capo la catena (*MCCXCVI ... castrum Abbatie proiectum fuit in terram*). Ma dato l'interesse strategico rilevante che annette-

<sup>(91)</sup> A. 954, donazione di Franca all'abbazia della Vangadizza: CORRAIN - D'AMICO, art. cit., pag. 85.

<sup>(92)</sup> *Ibid.*, pag. 83.

<sup>(93)</sup> Per Lendinara, v. BOCCHI, *Il Polesine di Rovigo*, pagg. 135-143.

<sup>(94)</sup> *Ibid.*, pag. 162.

<sup>(95)</sup> Si ricordino ad esempio le torri che sorgevano a guardia dell'imbocco dei più importanti canali di collegamento tra Ferrara e Bologna, cioè la torre all'imbocco del canale palustre, che si apriva in destra del Po a monte di Ferrara, la *turris Porruti*, e la *turris Fossae*, che guardava l'imbocco del canale omonimo, che si apriva in destra del Po di Primaro subito a valle di Ferrara. Per queste, v. rispettivamente PATITUCCI UGGERI, *La navigazione interna del delta padano*, pagg. 76-79, fig. 10; pagg. 88-91, fig. 11.

Si ricordi anche il castello di Marcabò eretto dai Veneziani tra il 1258 e il 1260 sulla destra del Po di Primaro, di fronte a S. Alberto, a guardia dell'imbocco della più importante via d'acqua, che portava direttamente dal Primaro a Ravenna, il Cavodorzo, un canale che conduceva con dodici miglia a Ravenna e che era fiancheggiato da una strada; in proposito, v. PATITUCCI UGGERI, *op. cit.*, pagg. 86-87 per il castello, 95-97 per il Cavodorzo.

<sup>(96)</sup> G. G. BRONZIERO, *Istoria delle origini e condizioni de' luoghi principali del Polesine di Rovigo*, Venezia 1747, pag. 187 (con documenti sospetti); BOCCHI, *Il Polesine di Rovigo*, pag. 147; CORRAIN - D'AMICO, art. cit., pag. 88.

vano alla posizione occupata, provvidero immediatamente alla ricostruzione: «in quel tempo fu fatto il castello del Pezzo dell'Abbadia con le torre a tutte le parti de l'Adice per il comun de Padoa... In quel tempo il castello dell'Abbadia fu rovinato» (97).

Si trattava di una nuova fortezza molto complessa e ne abbiamo una descrizione del progetto: ... *statuimus et ordinamus quod unus bonus pons et fortis fiat super Piçonem Abbacie... expensis comunis Padue. In capite dicti pontis a latere Castribaldi fiat una bona et segura turris et fortilicia et ab alio latere dicti pontis fiat una bona fortilicia et segura...* (98). Sappiamo così che la nuova fortezza fatta dai Padovani sorgeva a cavallo dell'Adige nel luogo del Pizzone e consisteva in un ponte alle cui testate erano due torri con annesso fortificazioni (fig. 7, 1-2).

Maggiori dettagli su questa fortezza si desumono dalla particolareggiata descrizione lasciataci da Marin Sanudo, che ne documenta lo stato per il 1483, l'anno del suo viaggio (99). La fortezza constava allora di tre torri, dette - procedendo da nord a sud - Torre Marchesana, Torre di Mezzo e Torre di Francavilla. Dice il Sanudo, che «... La Thorre Marchesana... è situada sopra l'Adese di la banda dil Padoan, la qual guarda per mezzo la forteza de l'Abbadia che se chiama Torre di Mezo, dove è il porto passa di là del fiume et se afita ducati 110 con l'hostaria... benissimo in ordine con le suo muraglie et manteleti, dentro de le muraglie son facti reparti grossissimi atorno con le suo bombardiere, si che havendo la guarda di la torre se puol reputar loco inexpugnabile; et è grossissima, piè quattro grossi di mure, et ha scalini de piera ch'è butà in volto de quadro in quadro con volti grandissimi di scalla per forteza di dicta torre in loco de solari, in modo *ut concluditur* esser più forte de torre de Lombardia...» (fig. 8b).

Questa torre era posta dunque sulla sponda settentrionale o padovana dell'Adige e guardava verso la Torre di Mezzo. Era molto robusta ed era già stata fornita di attrezzature per le artiglierie al tempo del viaggio del Sanudo; i muri erano di quattro piedi di spessore, le scale erano di pietra (non di legno come più comunemente avveniva) ed erano gettate su volte di pietra di taglio e non aveva semplici solai (di legno evidentemente), bensì grandi volte, che la rendevano più robusta.

Della Torre di Mezzo, dice il Sanudo: «... di la banda di là et sul Polecene de Ruigo ch'è 15 miglia torniato de l'Adese et è ne la region di Romandiola, la qual è perfectamente situada et forte, granda più di la Marchisana, ma similitima, et fato forte con teren, et son palanchadi grossi con manteleti atorno le mure le qualle son sta novamente riconzade perchè già era antiche et rote... et questa Torre se puol per le mure entro via atorno tuta, che quella è sul Padoan

(97) CORRAIN - D'AMICO, art. cit., pag. 85.

(98) *Ibidem* (dal Codice statutario dei Notai di Padova, c. 29 v).

(99) M. SANUTO, *Itinerario per la terraferma Veneziana nell'anno MCCCCLXXXIII*, Padova 1847, pag. 39 seg.

non si va nome da tre bande; la torre di qui maistra la zima fu butada giù et abasada per esser eguale a l'altra; li va atorno da tre bande aqua dil ramo de l'Adexe che de qui si parte et va quindece miglia et fa Polexene» (*fig. 8c*).

La Torre di Mezzo era dunque posta di fronte alla Torre Marchesana a sud dell'Adige, nel polesine di Rovigo. Era più grande della Torre Marchesana, ma simile a questa. Era fortificata con terrapieno a palancata, cioè una palizzata; era stata restaurata ai tempi della visita del Sanudo. Dentro le mura della Torre di Mezzo correva una via circondaria tutta percorribile; mentre all'esterno la torre era circondata su tre lati da un fossato con acqua derivata dall'Adige. La Torre guardava il porto, come si ricava dal brano precedente relativo alla Torre Marchesana.

Della Torre di Francavilla, dice: «Dinominata cussì over per quelli di la villa se tien... di la banda di là del ramo di l'Adexe incontra quella di Mezo... or questa forteza... et è tonda, murada con mura alte et una torre in mexo... et di questa se poria poner una catena a la Torre de Mexo acciò niuno non vi potesse andar con navicelle versso Ruigo...».

La Torre di Francavilla, così denominata dalla contigua *Francavilla Mercatorum*, sorgeva sulla riva destra dell'Adigetto, di fronte alla Torre di Mezzo, in modo che congiungendo queste due torri con una catena si poteva sbarrare la navigazione. La Torre di Francavilla era circolare e si articolava in una muraglia esterna merlata, che racchiudeva una torre centrale, una specie di «donjon».

La fortezza eretta dai Padovani nel 1296 comportava in sostanza tre fortificazioni collegati da un ponte (in legno probabilmente) e disposti il primo sulla riva padovana dell'Adige, il secondo al centro nel Polesine di Rovigo, il terzo sulla sponda sud dell'Adigetto. Se la torre settentrionale era fortissima, quella di Mezzo era la costruzione più robusta, forse perché posta a guardia del porto; in origine era anche più alta delle altre, ma poi, come dice il Sanudo, «... la zima fu butada giù et abasada per esser eguale a l'altra...», ed era circondata su tre lati dall'acqua. La Torre di Francavilla, infine, si articolava in due strutture, una cinta circolare ed un «donjon» centrale, secondo uno schema più arcaico, che nel Ferrarese trova riscontro, ad esempio, nel Castel Tedaldo di Ferrara, eretto dal marchese Tedaldo di Canossa intorno agli inizi del secolo XI<sup>(100)</sup> e conosciuto grazie alla pianta di Ferrara redatta nel secondo ventennio del Trecento dal minorita Paolino Veneto<sup>(101)</sup>.

<sup>(100)</sup> J. FICKER, *Forschungen zur Reichs und Rechtsgeschichte Italiens*, 1868-74, II, pagg. 314-17; A. OVERMANN, *Graffin Mathilde von Tusciem, ihre Besitzungen, Geschichte ihres Gutes von 1115-1230 und ihre Regesten*, Innsbruck 1895, pagg. 21-23; P. F. KEHR, *Italia Pontificia*, V, Berlin 1911, pag. 387, n. 1; PATITUCCI UGGERI, *Sviluppo topografico di Ferrara nell'alto medioevo*, in *Atti del Conv. naz. di studi storici «La cattedrale di Ferrara»*, Ferrara 1979, Ferrara 1981, pag. 52 segg.

<sup>(101)</sup> Sulle piante di Ferrara di Fra Paolino Minorita, contenute nei codici *Vat. Lat.* 1960, c. 267 r e *Marc. Lat.* Z. 399 si veda *supra*, nota 38.

Per l'interpretazione grafica della pianta di Ferrara del codice Marciano *Lat.* Z. 399 v. PATITUCCI UGGERI, *Sviluppo topografico di Ferrara*, cit., fig. 8.

In definitiva, possiamo dire che si trattava di una fortezza plurima, con tre torri fortificate collegate da un ponte, secondo un uso che ha altri riscontri nell'area padana e in particolare nel vicino territorio ferrarese. Possiamo recuperare così un'immagine, sia pure vaga, del Castello del Pizzone, come si suole chiamare la fortezza padovana dell'Adige. Essa infatti non si è conservata. Tracce probabili dei resti della Torre Marchesana comparvero sulla riva settentrionale dell'Adige nella primavera del 1978 durante un eccezionale periodo di magra del fiume, che in questo tratto subì radicali cambiamenti, soprattutto dopo le rettifiche del 1678, dette Taglio delle Rocche Marchesane <sup>(102)</sup>.

L'abbazia della Vangadizza era dotata di un attivo porto fluviale, detto nei documenti tardomedievali Porto di San Giovanni e da ubicare perciò dal lato del borgo omonimo a sud dell'abbazia e in sinistra dell'Adigetto. Compare ancora agli inizi del secolo XIV, quando viene definito *porticulum salis domini abbatis* <sup>(103)</sup>. Il diminutivo starà qui ad indicare anzitutto le modeste dimensioni del suo ruolo in seguito alle sempre più pesanti ingerenze dei Padovani e degli Estensi, che ne avviarono la decadenza (*fig. 7, 5*).

#### CONCLUSIONI

In definitiva, attraverso la testimonianza di Riccobaldo e della documentazione coeva, abbiamo potuto cogliere tra il XIII e il XIV secolo un momento di fortuna di due arterie della navigazione interna dell'Italia Superiore, la via del Mincio e quella dell'Adige, che - a ben guardare - appartengono piuttosto alla lunga durata. Si osserva anche che esse hanno avuto sempre caratteri e funzioni differenti, in quanto la via del Mincio e del Garda rimane in tutti i tempi di interesse essenzialmente regionale, mentre quella dell'Adige ha continuato a rivestire, anche in mutate situazioni politiche ed economiche, un ruolo di prim'ordine nei collegamenti tra l'Europa continentale e il bacino del Mediterraneo.

<sup>(102)</sup> La notizia del ritrovamento di «muraglie di vario spessore, formate da mattoni cementati disordinatamente con calce, pavimenti sempre in mattoni» è di CORRAIN - D'AMICO, art. cit., pag. 88.

<sup>(103)</sup> *Ibidem*, pag. 89 (a. 1302).

RIASSUNTO — *La Chronica parva ferrariensis*, scritta dal ferrarese Riccobaldo nel secondo decennio del XIV secolo, contiene un capitolo idrografico, eccezionale in una cronaca e molto importante perché descrive le principali vie d'acqua che collegavano Ferrara con il Veneto, con l'interno della pianura padana e con la Romagna. Si esaminano in particolare le vie d'acqua che univano il nuovo Po della Rotta - formatosi dopo la rotta di Ficarolo della metà del XII secolo e corrispondente all'odierno Po di Venezia - con il Trentino. Tali vie erano due: a) la via del Mincio, che da Governolo, per il Mincio, portava a Mantova, Peschiera e al lago di Garda, di carattere più locale; b) la via dell'Adige, assai più importante. Si illustrano i canali che univano il Po della Rotta all'Adige, rilevandone le tracce cartograficamente, e ci si sofferma in particolare sul nodo idroviale di Badia Polesine e sulla fortezza del Pizzone.

---

Indirizzo dell'autore: dott. prof. Stella Patitucci Uggeri - Via D. Dossi, 15  
I-44100 Ferrara

---



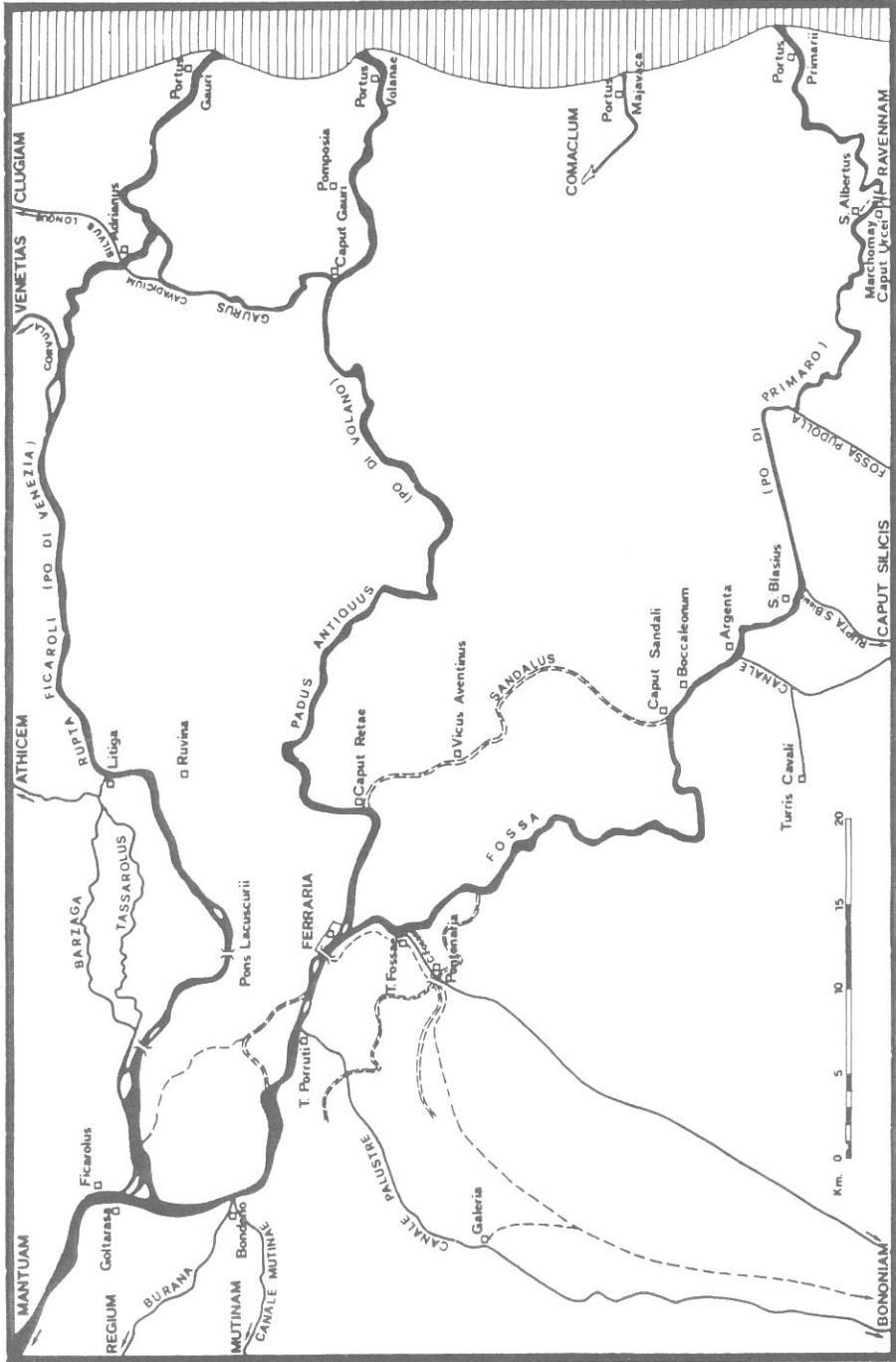


Fig. 2 - La rete idroviaria descritta nella *Chronica parva Ferrarensis*. Particolare del territorio ferrarese.



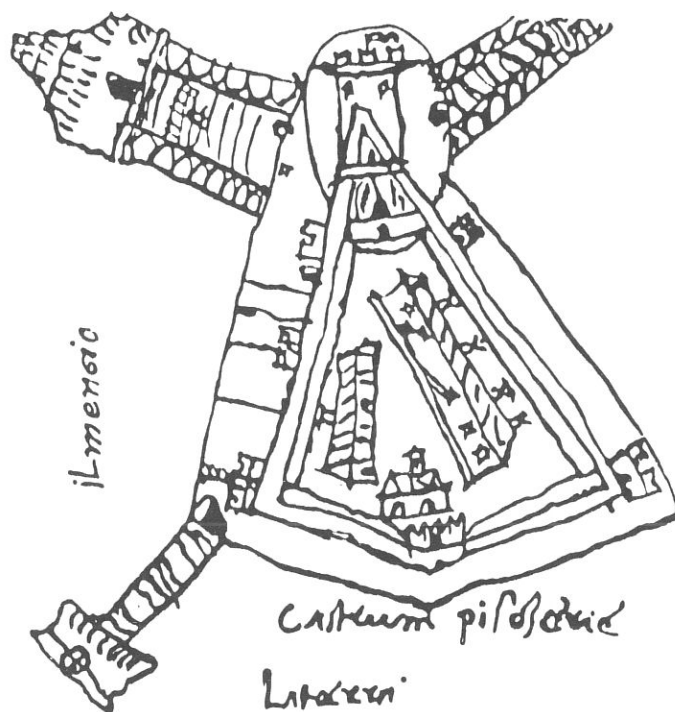


Fig. 3 - Peschiera con le fortificazioni tra il lago di Garda e il fiume Mincio (da Sanuto, *Itinerario*, pag. 62).

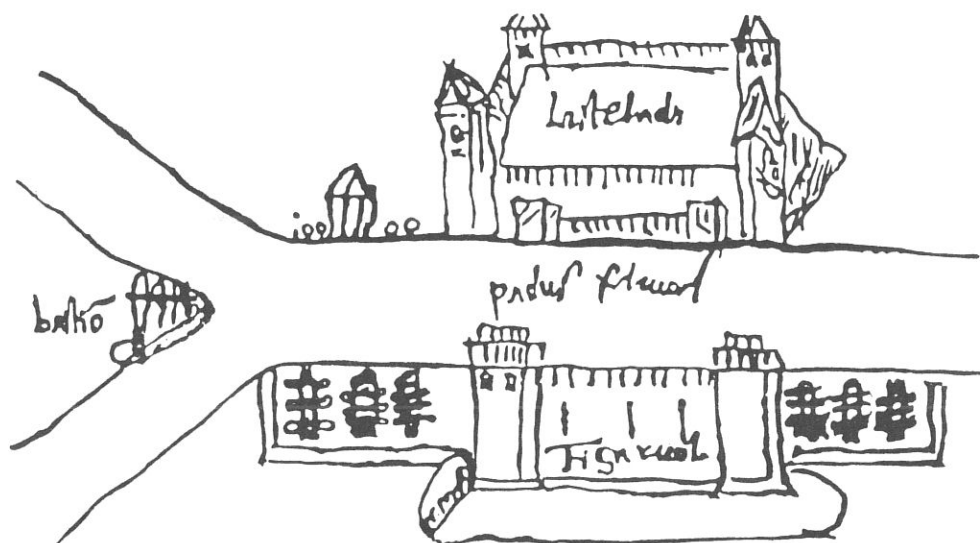


Fig. 4 - Le fortificazioni di Ficarolo e Stellata (da Sanuto, *Itinerario*, pag. 53).

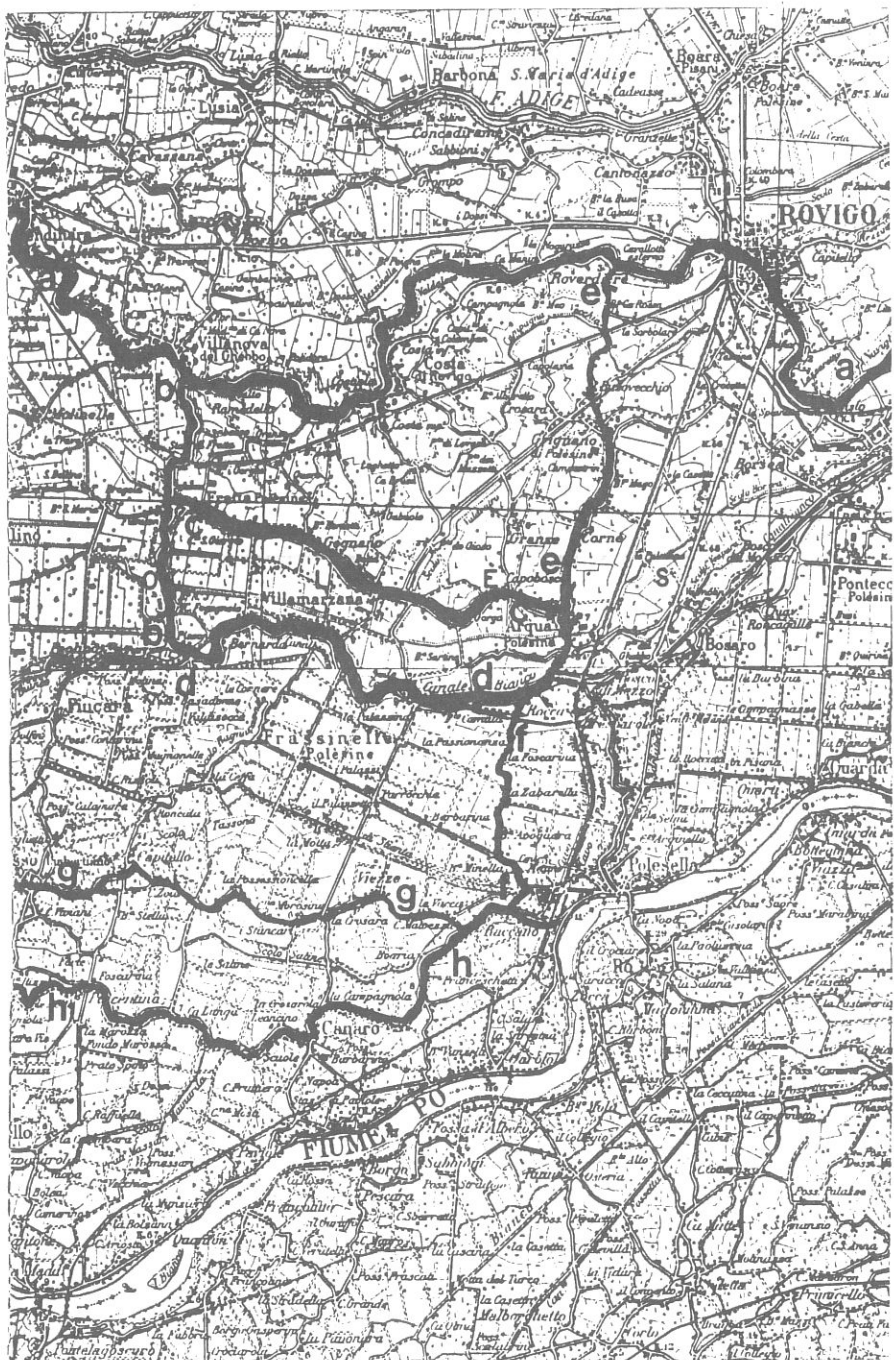


Fig. 5 - I canali trasversali tra l'Adige e il Po (tracce evidenziate sui fogli 64 e 76 dell'I.G.M.): a) Adigetto; b) Scortico; c) Po di Adria fossile; d) Canalbianco; e) Busovecchio; f) Litiga; g) Barzaga; h) Tassarolo.

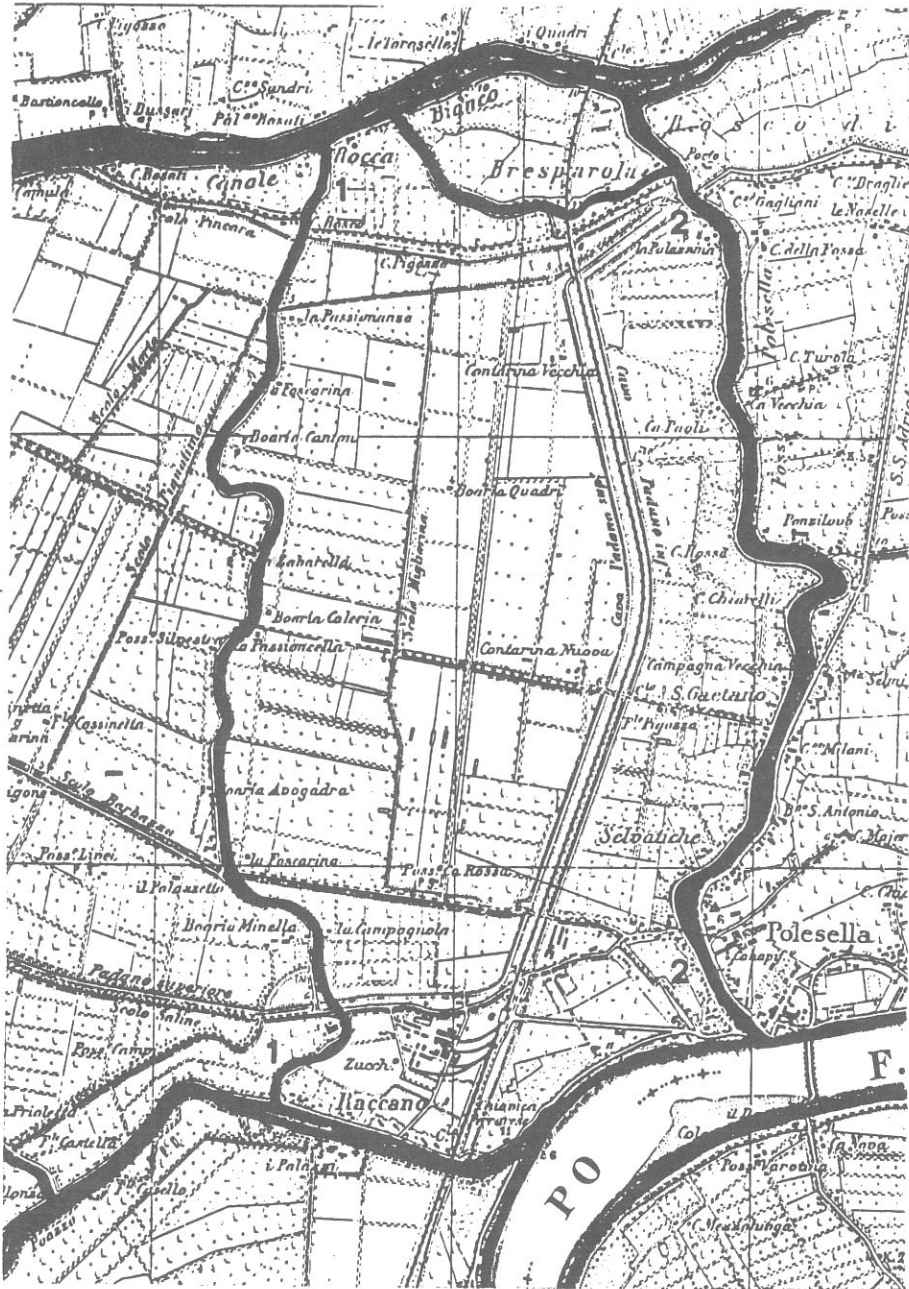


Fig. 6 - I canali trasversali tra il Canale Bianco e il Po: 1, canale Litiga; 2, fossa Pelosella.

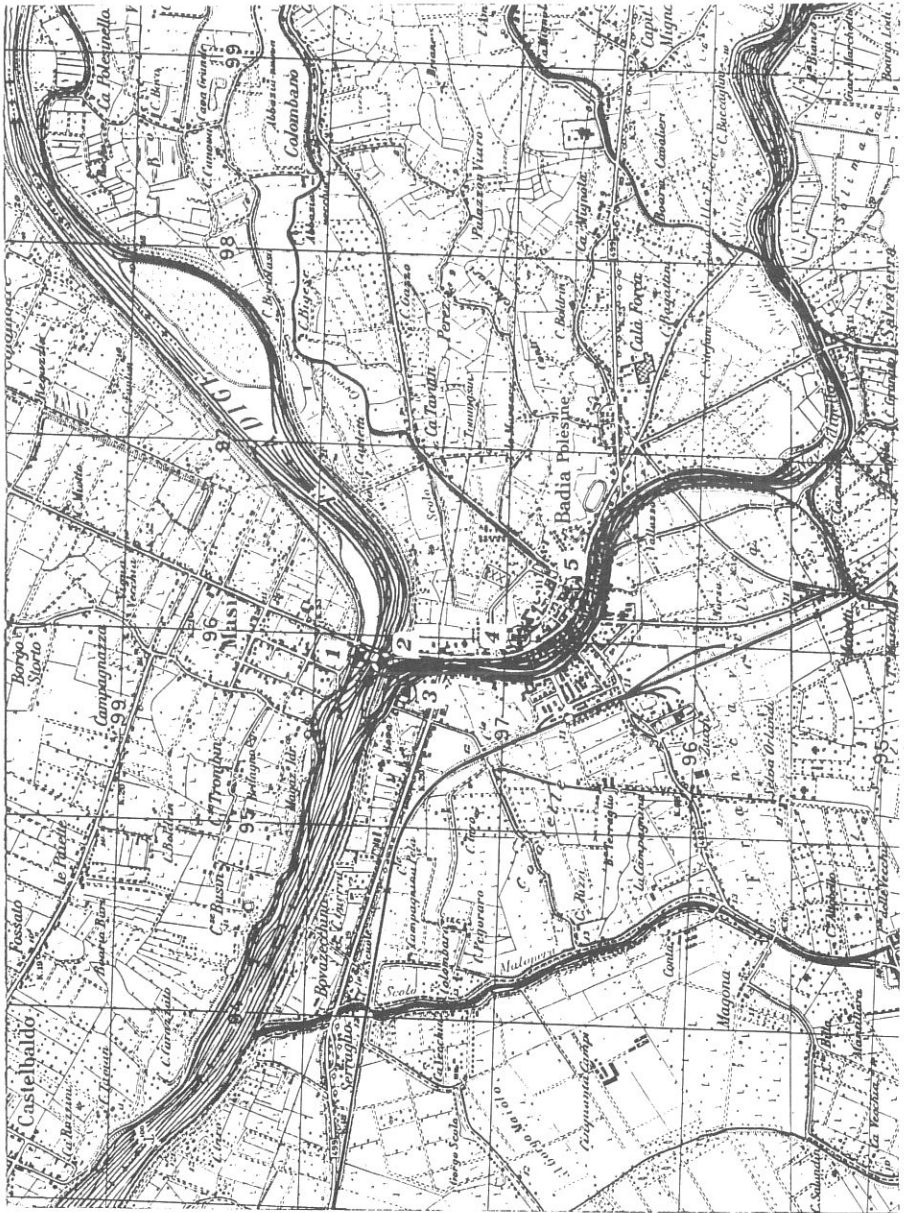


Fig. 7 - Il nodo idroviario di Badia Polesine; 1, Torre Marchesana; 2, Torre di Mezzo; 3, Torre di Francavilla; 4, Badia della Vangadizza; 5, Porto di San Giovanni. In alto a sinistra Castelbaldò (Castrum Baldi).

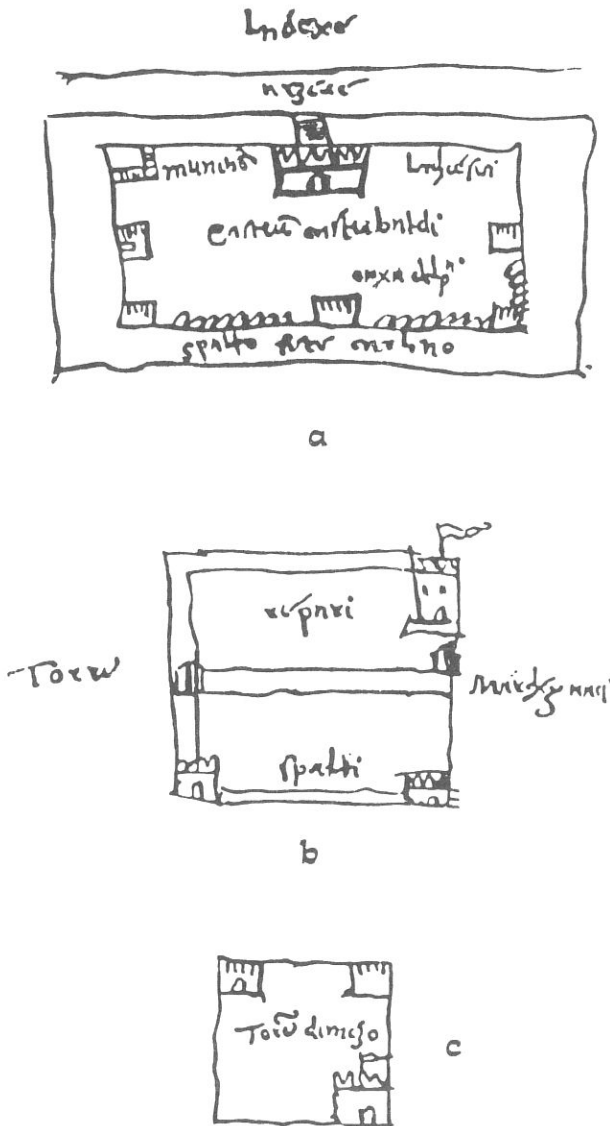


Fig. 8 - Schizzi delle fortificazioni sul nodo idroviario di Badia Polesine: a) Castelbaldo; b) Torre Marchesana; c) Torre di Mezzo (da Sanuto, *Itinerario*, pagg. 38-40).

