JEAN CLAUDE HOCQUET

IL TRENTINO ALL'INCROCIO DEI SALI TIROLESE E VENEZIANO TRA IL XIII E IL XV SECOLO

Il 20 maggio 1554 l'ambasciatore di Venezia, Paolo Tiepolo, leggeva il suo rapporto al Senato. Secondo lui il Tirolo confinava, a sud, con le province veneziane di Brescia, Verona, Vicenza, Treviso, Feltre e Cividale di Belluno ([1]). Egli dimenticava Bergamo a sud-ovest e avrebbe potuto aggiungere il Cadore ad est.

Il Tirolo raggruppava i vasti cantoni montagnosi, le valli profonde e larghe, i colli elevati che occupavano tutto lo spazio tra le Alpi Bavaresi e la pianura padana, i paesi del medio Inn e il bacino montano dell'Adige, come pure i settori a monte delle valli che scendono a precipizio dalle alte cime, tra il lago di Garda e la Valtellina.

Esso era ed è ancora una grande «via» tra nord e sud, attraverso le città di Innsbruck, Bolzano e Trento, che sbocca nella piana del Po a Verona, porta d'entrata dell'Italia.

L'attuale confine segue la linea di cresta che corre tra i 3500 e i 4000 m. dal Bernina fino al picco dei Tre Signori.

I passaggi da un versante all'altro, poco numerosi, sono stati agevolati dall'erosione glaciale che ha abbassato i colli trasversali a dei livelli attorno ai 1375 m. al Brennero e a 1510 m. al passo Resia.

Il più grande ostacolo alla circolazione è situato, come capita sovente nelle Alpi, nei colli longitudinali che mettono in comunicazione due valli di un medesimo versante, di uno stesso bacino; ad esempio il passo

---

([1]) Venezia, Biblioteca Marciana, ms. it., cl. VII, 377 (8663), *Relatio Pauli Theupoli in Senatu Venetiis* (20 maggio 1554), cc. 10v-11r (E. Alberi, *Relazioni degli ambasciatori veneti*, I, 3, 145-174).

del Giovo, attraverso il quale si raggiunge direttamente da Vipiteno il capoluogo della Val Venosta, Merano, s'innalza a circa 2100 m., il risalire la valle dell'Inn non offre delle difficoltà insormontabili, il passaggio nell'alta valle dell'Adige per il passo Finstermünz e il passo Resia si effettua a 1300/1500 m. Ma in seguito per raggiungere Bormio e l'alta valle dell'Adda occorre risalire i pendii scoscesi del passo dello Stelvio (2557 m), mentre il passo del Tonale che collega la valle di Sole con la Valcamonica non s'abbassa al di sotto dei 1883 m.

I colli favoriscono la circolazione terrestre degli uomini e delle bestie, eventualmente dei carri, ma si sa bene che, nel Medio Evo e molto più avanti nella nostra epoca, fino nel cuore del XIX secolo, per ragioni di economia e di produttività dei trasporti, le imprese che si interessavano alla spedizione delle merci preferivano ricorrere al trasporto fluviale.

Ora due ostacoli interrompevano la circolazione nella grande via atesina, due «chiuse» strette tra rocce defilate, dove le acque s'inabissavano in giri vertiginosi tra ripide scarpate: una a nord, tra Bressanone e Bolzano, l'altra nel punto di passaggio delle ultime catene all'altezza del monte Baldo e dei monti Lessini. Queste chiuse creavano degli ostacoli che spezzavano la navigazione.

Se Bolzano è all'altezza già modesta di 262 m. il dislivello fino a Trento è ridotto a 32 m., ma tra Trento e Rovereto la corrente accelera di molto, più a valle «precipita» addirittura, poiché ai 176 m. di Rovereto seguono i 59 m. di Verona.

Queste località montane dalla circolazione difficile si trovavano chiuse e protette dalla chiusa dell'Adige, che interrompeva per gran parte dell'anno le comunicazioni tra Verona e Trento.

Il 7 gennaio 1305 il re dei Romani, Alberto, aveva donato un feudo ai tre fratelli Otto, Lodovico ed Enrico, duchi di Carinzia e conti di Tirolo, i «pedaggi o dogane» di Lueg (Brennero), Töll (vicino a Merano) e Bolzano, dei quali fissava le tariffe: una «somma» di mercanzia arida proveniente da Venezia era soggetta ad un diritto di 24 soldi di Verona meno due denari, quella che proveniva da Verona pagava la metà; la «somma» di rame o di stagno, la «somma» di olio davano 24 soldi meno due denari, il vino 5 soldi, le pezze di lino e di lana 7 soldi, un cavallo 15 soldi, ma la «somma» di sale solo 1 soldo. Questa era la tariffa di Lueg (Brennero). Quelle di Bolzano e di Merano avevano molte varianti, ma dappertutto la «somma» di sale era tassata per un soldo; il sale era pertanto la merce più favorita, la meno tassata.

Non si è esaminata con sufficiente attenzione la cosa (io direi che si osserva un prudente silenzio sulla presenza del sale tra le merci trasportate dalla gente venuta dal sud, da Venezia o da Verona o anche

da Brescia), poiché nel 1240 e nel 1242 i mercanti o trasportatori di Brescia pagavano dalla dogana di Trento, ai canonici e al signore Ottone di Gand una «baceda» per due «somme» di grano o di sale. Ancora nel 1260, a questa dogana (muta) di Trento, gli abitanti della città lombarda e quelli del mercato di Verona erano obbligati a pagare mezza «baceda» per ogni moggio di grano, di legumi o di sale e una «mano» per ogni «somma» di pesce ([2]). Da una parte, in questi primi anni del XIV secolo, il sale marino portato dai veneziani approvvigionava la Val Venosta e la Val Pusteria, ma attraversava anche il Brennero (altrimenti non sarebbe concepibile la sua inclusione nella tariffa del pedaggio di Lueg a nord del colle). D'altra parte le autorità locali, lungi dallo scoraggiare il suo arrivo, favorivano la sua importazione, grazie all'abbassamento di una tassa destinata innanzitutto a fornire gli introiti necessari alla manutenzione delle strade o alla salvaguardia e alla protezione dei viaggiatori, principalmente dei mercati e dei trasportatori di mercanzie ([3]). È una fortuna aver conservato questo documento unico, fortuna tanto maggiore se si considera che la concessione del feudo fu fatta poco prima della sparizione del sale di Chioggia scacciato dai mercati alpini.

Alla fine del secolo XII, se l'espansione del mercato aveva effettivamente seguito il ritmo di sviluppo della produzione, il sale di Chioggia doveva rifornire una zona molto vasta che corrispondeva molto probabilmente a tutto l'arco alpino meridionale, da Torino a Lubiana e alla pianura del Po. Il sale di Cervia gli contendeva l'Emilia e la Romagna, il litorale dell'Istria non possedeva ancora quelle vaste disponibilità che diedero luogo più tardi alla sua prosperità. Infine Venezia non procedeva ancora a quelle massicce importazioni di sale che iniziò solo nel 1240 (sale di Puglia) e nel 1260 (sale di Alessandria). Il sale di Chioggia godeva di una posizione di monopolio commerciale che Venezia utilizzò a suo profitto gravandolo, alla fine del XII secolo, di un'imposta pesante (dazio) che si doveva pagare lasciando la laguna a Cavarzere ([4]). Il prez-

---

([2]) O. Stolz, *Das mittelalterliche Zollwesen Tirols bis zur Erwerbung des Landes durch die Herzoge von Österreich (1363)*, Archiv für österreichische Geschichte, 97 (1909), 541-806; doc. 2, p. 791.

([3]) O. Stolz, *Geschichte des Zollwesens, Verkehrs und Handels durch Tirol und Vorarlberg von den Anfangen bis ins XX. Jahrhundert* (= Schlernschriften, 108. Bd.), Innsbruck 1953, doc. 6, p. 57.

([4]) Sulle saline di Chioggia: J. C. Hocquet, *Histoire et cartographie: les salines de Venise et Chioggia au Moyen Age*, Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, t. 128, 1970, 525-574; J. C. Hocquet, *Expansion, crise et déclin des salines dans la Lagune de Venise au Moyen Age*, Catalogo della Mostra storica della Laguna Veneta, Venezia, 1970, P. I. 87-99 e II. 40-43; J. C. Hocquet et J. Hocquet, *Le vocabulaire des techniques*

zo del sale di Chioggia si trovò ad essere fortemente aumentato.

All'inizio ciò fu senza conseguenze; i clienti che non avevano alcun sale in sostituzione di quelli di Chioggia dovettero assoggettarsi alle richieste dei veneziani.

Tuttavia l'istituzione del dazio ebbe come prima conseguenza quella di bloccare l'espansione delle saline di Chioggia poi, molto presto, quella di dare un colpo d'arresto allo sviluppo del mercato del sale della laguna. A nord delle Alpi, la salina di Reichenhall, a ovest di Salisburgo, aveva avuto durante tutto il Medio Evo un gran da fare per approvvigionare la Baviera meridionale. Lontano ad est nella Stiria, i primi documenti attestanti l'attività di Aussee non risalgono oltre il 1147, allorquando il marchese Otakar V donò al monastero cistercense di Rein due evaporatori (caldaie) di sale nella valle dell'Enns. La salina di Aussee fu ingrandita nel 1211. Lo sfruttamento del sale a Berchtesgaden è attestato in modo certo nel 1194, e nel 1198 l'arcivescovo di Salisburgo possedeva la salina di Tuval. Nel 1198 egli concedeva al monastero di Nonnberg il reddito d'una salina a Muhlpach che, in seguito, fu chiamato Hallein. Nel 1305 la salina di Hallstatt aveva riscoperto l'attività che aveva animato tutto quel settore geografico nel millennio prima di Cristo ([5]). Tuttavia tutte queste saline non minacciavano il primato del

---

du marais salant au Moyen Age. Contribution à une étude comparée des termes en usage sur les côtes de l'Adriatique et de l'Atlantique, Mélanges d'Archéologie et d'Histoire de l'Ecole française de Rome, 86 (1974-2) 527-552; J. C. Hocquet, *Technologie du marais salant et travail du saunier dans la lagune de Venise au Moyen Age»*, pp.199-222 in *L'Homme méditerranéen et la mer*, Actes du troisième congrès international d'études des cultures de la Méditerranée Occidentale (Djerba, avril 1981), Paris-Tunis 1985, 685 p., pubblicato pure in «Studi Veneziani», n. s., IX (1985), pp. 15-41; J. C. Hocquet, *Aspects originaux de l'économie domaniale à Venise; propriétaires, patrons et travailleurs (X^e-XVIe siècles)*, ler congrès international de la Société d'Etudes du Féodalisme, Trèves, mai 1981, 27 p.; J. C. Hocquet, *Grandi lavori e economia demaniale a Venezia (X-XIV sec.)*, 167-191, in *Ars et Ratio. Dalla torre di Babele al ponte di Rialto,* J. C. Maire Vigueur et A. Paravicini Bagliani eds., Palermo 1990; J. C. Hocquet, *Die jährliche Instandsetzung der venezianischen Salinen am Ende des Mittelalters,* 25-38 in C. Lamschus éd., *Salz - Arbeit und Technik, - Produktion und Distribution in Mittelalter und Fruher Neuzeit*, Lüneburg 1989; J. C. Hocquet, *Le saline e la storia agraria del ducato dei Veneziani,* Storia di Venezia, II, a. c. di G. Gracco et G. Ortalli, l'Enciclopedia Italiana ed., Roma, in stampa.

([5]) Lo sviluppo tecnico ed economico delle saline alpine nei diversi paesi dell'Autria (Tirolo, Salisburgo, Alta-Austria, Stiria) è ben conosciuto in numerosi studi. Citiamo in particolare: F. Koller, *Die Salinen in der Umgebung der Stadt Salzburg um das Jahr 1200*, in *Österreich in Geschichte und Literatur mit Geographie*, 22 (1979), 257-267; F. Koller, *Hallein im frühen und hohen Mittelalter*, Mitteilungen der Gesellschaft für Salzburger Landeskunde, Bd. 116 (1976), 116 p.; H. Klein, *Zur älteren Geschichte der*

sale dei Veneziani. Situate vicino ai corsi d'acqua affluenti del Danubio, i loro sbocchi naturali li avevano al nord, sul posto o verso i paesi della Bassa Austria, della Boemia, della Moravia, della Baviera meridionale.

La rivalità divenne più pericolosa quando fu aperta una salina vicino a Innsbruck. La data è incerta; nel 1232 il conte Alberto III del Tirolo era già in grado di inviare all'ospedale di Lengmoos presso il Renon (Bolzano) «12 carri di sale ogni anno da prelevare presso la salina della valle dell'Inn vicino al suo castello di Thaur». Nel 1280 il suo successore Mainardo II raddoppiava la concessione in favore del medesimo ospedale divenuto proprietà dell'Ordine Teutonico (6). La salina fu in seguito trasferita in un'altra località, poiché nel 1283 la vedova di un cavaliere di Thaur disponeva di un'importante rendita in sale che il Conte gli aveva dato in dote «in fondina salis que Halle dicitur».

Qualche anno più tardi, la produzione oscillava attorno ai 530 «Fuder» alla settimana; 43.901 «Fuder» dal luglio 1287 all'inizio del febbraio 1289 (7). Era una produzione considerevole. C'era voluto un secolo intero perché i paesi tedeschi delle Alpi si dotassero di una potente industria del sale che poteva gradualmente garantire loro l'indipendenza da Venezia.

Il sale di Chioggia subì dunque durante il XIII secolo una triplice offensiva che impiegò comunque molto tempo a organizzarsi e a coordinare l'assalto. Impastoiato da una tassa troppo pesante, il sale di Chioggia affrontò la concorrenza del sale romagnolo e quella dei sali mediterranei nella piana del Po, quella del sale tirolese nelle valli alpine.

I Veneziani intervennero energicamente contro il concorrente più

Salinen Hallein und Reichenhall, Vierteljahrschrift für Sozial - und Wirtschaftsgeschichte, 38 (1951), 305-333; H. Nefte, *Die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse der Saline Aussee von XII. bis zum XVIII. Jahrhundert*, Diss. phil., Maschinschr., Graz 1950; particolarmente importanti le ricerche di R. Palme, *Die landesherrlichen Salinen - und Salzbergrechte im Mittelalter. Eine vergleichende Studie* (= Innsbruck Beiträge zur Kulturwissenschaft, Sonderheft 34), Innsbruck 1974; R. Palme, *Rechts-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte der inneralpinen Salzwerke bis zu deren Monopolisierung* (= Rechtshistorische Reihe, Bd. 25), Frankfurt am Main - Bern 1983; C. Schraml, *Studien zur Geschichte des österreichischen Salinenwesens*, 3 Bd., Wien 1932-36; H. v. Srbik, *Studien zur Geschichte des österreichischen Salzwesens* (= Forschungen zur inneren Geschichte Osterreichs, 12. Heft), Innsbruck 1917; F. Tremel, *Der Bergbau in der Steiermark zur Traungauerzeit, in* G. Pferschy, *Das Werden der Steiermark. Die Zeit der Traungauer* (= Veröffentlichungen des Steiermärkischen Landesarchives, 10 Bd.), Graz - Wien - Köln, 1980, 355-367; F. Stadler, *Salzerzeugung, Salinenorte und Salztransport in der Steiermark*, in W. Rausch (hrsg. v.), *Stadt und Salz*, Linz 1988, 89-165.

(6) Palme, 1983, 31, 39.

(7) *Ibidem*, 60 e 85.

vicino, il sale di Ravenna e di Cervia. Essi non fecero nulla contro i potenti conti del Tirolo, rintanati nelle loro montagne e delle cui saline «terrestri» essi probabilmente nulla sapevano.

Essi agivano non per salvare gli sbocchi di Chioggia bensì per creare un mercato del sale mediterraneo, destinato a giocare un ruolo fondamentale nella navigazione e nel mantenimento di una potente flotta marittima ([8]).

Collocato in questo contesto di crescente concorrenza dei sali, il documento del 1305 segna decisamente la fine di un'epoca.

L'appesantimento delle tasse sul sale veneziano e il costo troppo elevato dei trasporti sulle mulattiere della montagna rendeva appetitosa la produzione di sale nelle valli alpine del nord. Il costo di fabbricazione elevato, che univa alle spese di scavo minerario e di riscaldamento della salamoia le pesanti spese per l'abbattimento e il trasporto del legname dai versanti della montagna, aveva cessato di essere un ostacolo commerciale; il prezzo del sale veneziano era divenuto un incitamento a passare sopra ad ogni difficoltà.

Ora, nelle saline alpine, gli ingegneri avevano messo a punto un procedimento tecnico geniale conosciuto sotto il nome di «manipolazione» e che consisteva nello sciogliere il salgemma nelle sue cavità rocciose grazie all'aiuto dell'acqua dolce (pioggia o neve sciolta) incanalata attraverso pozzi e gallerie verso il sale. L'acqua produceva la salamoia in laghi sotterranei e questo salamoia veniva condotta attraverso dei canali nelle valli. Si era così posto fine al gravoso lavoro dei minatori obbligati a scendere dalla montagna con la loro gerla di minerale sulle spalle. Effettuati i primi iniziali preparativi, si lasciava in seguito fare tutto ai procedimenti chimici e fisici più naturali: la produzione quasi gratuita di salamoia non aveva quasi nessuna incidenza sul costo del sale. La produzione del sale diveniva pertanto un'industria «di manodopera» perché aveva bisogno di molto legname per scaldare le caldaie nelle quali evaporava l'acqua della salamoia. Bisognava tagliare la legna nel bosco, farla scendere fino al letto dei torrenti, farla fluitare, ammassarla e portarla continuamente alle caldaie. Altri operai facevano il sale togliendo dalla caldaia una pappa liquida che gli aiutanti mettevano a seccare in cesti che le davano una forma a tronco di cono. Il sale viaggiava più frequentemente riparato in barili collocati su dei carretti o sulla schiena di bestie da soma. Quando la salina di Hall produceva 530 Fuder di sale

([8]) J. C. Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, vol. 1, *Production et monopole*, vol. 2, *Voiliers et commerce en Méditerranée 1200-1650*, Lille 1978-1979, pp. 360, 739 e passim.

in una settimana, si intende che essa era in grado di spedire nello stesso intervallo di tempo altrettanti carretti di sale, cioè 530.

Ora, questo sale raffinato, non contiene impurità poiché il procedimento stesso della produzione delle salamoie ha lasciato gli elementi insolubili nel fondo delle riserve della montagna, e gli elementi solubili impuri nel fondo delle caldaie.

È un sale bianco, fine, puro che più tardi i Veneziani chiamarono «macinato», «molito» come uscito dalle macine di un mulino; la sua finezza deriva invece essenzialmente dalla rapidità della cottura e la macina era stata utilizzata forse solo per frantumare i pani di sale stagionato. Era molto differente dal sale cristallizzato di Chioggia raccolto nelle saline lagunari e prodotto dal sole e dal vento oltre che dal lavoro dell'uomo. Assicurati i loro sbocchi commerciali, protetti dal monopolio veneziano, sostenuto con la forza delle armi e con la diplomazia del ducato, i produttori di sale di Chioggia apprezzavano poco la «qualità» e puntavano invece molto sulla «quantità»: essi producevano un sale grigio (dire nerastro sarebbe probabilmente più esatto) e terroso, appesantito dalla melma staccata dal bacino salante, mal cristallizzato e umido.

Nella concorrenza tra i due sali, quello marino e quello continentale, il vantaggio era dalla parte del secondo per un duplice punto di vista: per salare i formaggi e le carni di quelle regioni d'allevamento che sono le montagne, era senz'altro preferito dagli allevatori perché non lasciava tracce terrose sui prodotti; d'altra parte, a parità di peso, aveva miglior rendimento perché era fino e ancora, in quantità uguale, il sale di Chioggia ingombro di terra, portava ad uno spreco di forza-lavoro umana e animale, cosa molto importante per il proprietario di una bestia che trasporta penosamente in cima ad un colle 130 kg. sulla schiena. In una simile situazione si è per forza molto attento alla qualità del prodotto trasportato e ci si esime volentieri dal portare 15 o 20 libbre di terra e di acqua se il sale è fresco, «nuovo».

Al momento della conquista veneziana, i vincitori dei Visconti imposero dei contratti a tutte le comunità che passavano sotto l'autorità di San Marco. Il 13 gennaio 1428 il doge Francesco Foscari faceva rispondere agli abitanti della Val Trompia e della Val Sabbia, tolte a Pandolfo Malatesta, loro signore, che ormai essi sarebbero stati obbligati all'acquisto esclusivo del sale veneziano che avrebbero pagato 6 denari la libbra ([9]). Qualche mese più tardi il doge accordava agli abitanti di Scalve di prendere in Val Camonica del sale «macinato» per il loro uso

([9]) Archivio di Stato di Venezia (= ASV), *Libri Commemoriali*, XII, c. 5v.

e anche di trasportarlo per le loro montagne fino in Valtellina, come avevano sempre fatto ([10]). Il testo si sofferma sulla scelta degli uomini nel trasporto dei pesanti carichi tra le montagne. La Valtellina è accessibile, si è detto, sia attraverso la strada alta, quella del nord, attraverso il passo Wormser e lo Stelvio a delle altitudini superiori ai 2500/2700 m., sia attraverso la strada bassa che non rappresenta un grande giro verso sud e ha il merito di correre al di sotto dei 1900 m.

I Veneziani mostravano una grande prudenza: il 28 giugno il doge faceva alcune concessioni a numerose comunità montane: con Lovere, piccolo capoluogo della Valcamonica a monte del lago d'Iseo, non si pronunciava a proposito del sale; ma gli abitanti di Tavernola, Camianica e Vigolo sulla sponda occidentale del lago, distretto di Bergamo, che sollecitavano il diritto di acquistare il sale che si vendeva a Lovere, il doge rispondeva che «non poteva accordare un tale privilegio dannoso per le finanze» e che «gli abitanti dovevano comperare il sale da Venezia» ([11]). Lovere restava, di conseguenza, tacitamente approvvigionata di sale da Hall. Il primo luglio agli abitanti della Val Camonica accolti come leali sudditi della Signoria, Francesco Foscari accordava, su loro richiesta, di continuare ad utilizzare, come per il passato, «sale de Alemania» senza «bolla di accompagnamento» e senza pagamento di tasse, liberamente e senza essere inquietati. Come sovente nel Medio Evo gli abitanti identificavano il sale attraverso una origine geografica che non era quella della produzione ma quella del magazzino che consegnava loro il sale. Essi chiedevano quindi la possibilità di consumare del sale «molito seu tridentino seu Alemagnie» ([12]). Era, ben inteso, proibito riesportare questo sale straniero verso altre province veneziane. Il privilegio fu accordato anche alla Val Taleggio i cui abitanti erano autorizzati a rifornirsi di sale ove volevano ([13]).

Nel 1426 la valle di Ledro, a ovest di Riva, diocesi di Trento, autorizzata ad acquistare qualsiasi tipo di sale, si vedeva dispensata da ogni obbligo nei riguardi del fisco veneziano. Non v'era bisogno «in materia di sale che di osservare le consuetudini consolidate» ([14]). La Signoria, nell'accordare i benefici, teneva conto della comodità delle vie d'accesso alle varie località; rifiutava, infatti, ogni concessione alle comunità

([10]) *Ibidem*, XII, c. 33v (11 giugno 1428).
([11]) *Ibidem*, XII, cc. 38v e 43v.
([12]) *Ibidem*, XII, c. 47v.
([13]) *Ibidem*, XII, c. 63v.
([14]) *Ibidem*, XII, c. 1.

vicine alla pianura, accordava privilegi a quelle isolate nelle montagne. Nel 1439, diversi territori della Vallagarina (Mori, Tierno, Sano, Besagno, il castello di Albano) ottenevano il permesso di comperare e di vendere il vino, il grano, il sale, l'olio, il ferro senza dazio o tasse, come al tempo dei Castelbarco ([15]). La popolazione di Folgaria, impegnata a controllare i passaggi sulla sua montagna, a est di Rovereto, posta sotto la giurisdizione del podestà veneziano du Rovereto, poteva comperare tutto il necessario, grano, sale, viveri e vestiti, indifferentemente a Trento, a Bolzano o nella zona di Vicenza, a condizione, in quest'ultimo caso, di pagare le tasse sulle merci importate ([16]).

La comunità di Vallarsa, a sud-est di Rovereto, sulla strada di Vicenza, ai piedi del Pian delle Fugazze (m. 1159) era autorizzata, a seguito di domanda da parte del provveditore di Rovereto, ad approvvigionarsi di sale a Trento come tutta la fedele popolazione della Valdelagri ([17]).

Per contro le «sette ville» del territorio di Vicenza, che vivevano, sui loro poveri altipiani, di pastorizia, malgrado la vicinanza della Germania (suntque in confinibus Alemanie) avevano la libertà di scegliere, per i loro acquisti di sale, tra Vicenza e Treviso. Si acconsentì ad esentarli dal «boccatico» e il sale fu loro ceduto al medesimo prezzo che a Feltre. Era un regime relativamente favorevole che teneva conto della loro povertà ([18]). Nel 1441, il 31 maggio, la Val Trompia fu autorizzata e ricevere del sale dalla Germania, malgrado la sua vicinanza a Brescia ([19]). È probabile che la difficile posizione politica e militare spingesse in quel momento Venezia sulla via delle concessioni, allo scopo di conquistare la benevolenza delle popolazioni. Ma il 20 novembre 1441 Francesco Sforza, che era ancora un semplice condottiero vincitore, imponeva la sua mediazione ai belligeranti troppo felici di sottoscrivere la pace di Cremona molto favorevole a Venezia che otteneva, sulle rive del lago di Garda, Peschiera e Riva, le due «porte» del lago. Forte di questo successo, Venezia riprendeva la sua politica monopolistica tradizionale e imponeva il rispetto delle clausole contrattuali sul sale di Bergamo alle sue comunità montane di Olmo e Averara, nel nord della

([15]) *Ibidem*, XIII, c. 54v.

([16]) *Ibidem*, XIII, c. 75v.

([17]) *Ibidem*, XIII, c. 88v.

([18]) ASV, *Collegio*, Notatorio, 3, c. 134v, n. 490 (6 aprile 1405), *Senato*, *Misti*, 50, c. 83v. (15 marzo 1414), 52, c. 58v. (25 novembre 1417), 54, c. 53v. (10 settembre 1422).

([19]) ASV, *Libri Commemoriali*, XIII, c. 108.

Val Brembana ([20]). Anche in Valsassina gli abitanti di Acquate, nel territorio di Lecco, e i loro vicini di Ballabio potevano ricevere sale da Venezia a 21 ducati il moggio ([21]), prezzo del sale tassato consegnato a Bergamo.

In effetti, lo sforzo dei Veneziani per approvvigionare le valli alpine era smisurato. Le loro disavventure nella Vallagarina testimoniano delle loro difficoltà. Ma la Chiusa impediva, comunque, al sale del Tirolo di arrivare fino a Verona. Quando Verona era passata al dominio veneziano (1405), i rettori veneziani avevano pensato di aggirare l'ostacolo scaricando i «burchi» nel porto della città, mandando poi il sale su carri fino a Lazise e poi, su imbarcazioni, via lago, fino a Malcesine e Riva e di là, ancora su carri, fino alle comunità della Vallagarina. Questi tre diversi cambi di carico aggravavano di molto i costi. Non possediamo documentazioni dirette circa i prezzi di trasporto verso la Vallagarina, ma si sa che più tardi, nel 1483, il trasporto di 12 moggi veneziani tra Venezia e Salò costava 24 ducati e 14 grossi, dei quali la metà (12 ducati) costituivano il nolo fino a Verona e 8 ducati il prezzo di trasporto via terra tra Verona e Lazise. È facile immaginare il costo fino ad Avio e ad Ala. Al corrente di queste difficoltà il provveditore veneziano di Rovereto, Polo Valier, aveva preferito mantenere, nel nuovo possedimento veneziano, la vendita del sale tirolese e autorizzare «la vendita del sale di Germania che arrivava da Trento», ma il senato si era irritato perché questo sale straniero penetrava di contrabbando nei distretti di Verona, Vicenza e Treviso, e aveva ordinato al provveditore di acquistare del sale veneziano a Vicenza e di farlo trasportare (a Rovereto) attraverso Schio o Valdagno. Le disposizioni regolamentari sarebbero rimaste inefficaci se Venezia non le avesse accompagnate con una politica dei prezzi.

Per far desistere i suoi sudditi dall'acquistare del sale di Hall, Venezia aveva loro accordato una tariffa di favore (52 soldi il «minale» contro i 72 soldi pagati fin dal 1428 dalle comunità rurali del distretto di Verona). Siccome il «minale» della Vallagarina era un quarto più grande di quello di Verona, la popolazione delle valle pagava in realtà il sale 39 soldi il «minale» veronese, all'incirca quindi la metà. Questo forte dislivello dei prezzi arricchiva soprattutto gli appaltatori di Verona che dichiaravano una popolazione effettiva, nella valle, più elevata, al fine di ottenere dal monopolio di stato dei supplementi di fornitura a basso

([20]) *Ibidem*, XIII, cc. 121 (pace di Cremona) e 155 (Olmo e Averara).
([21]) *Ibidem*, XIV, c. 31.

prezzo che rivendevano ad alto prezzo ai contadini del veronese. Qualunque soluzione Venezia adottasse, l'ostacolo della Chiusa e la concorrenza del sale tirolese rimanevano intatti ([22]). C'erano anche altri motivi per la vittoriosa concorrenza del sale di Hall contro il sale veneziano, indipendentemente dalla qualità superiore del sale raffinato. Il conte del Tirolo applicò nei territori della sua giurisdizione la stessa politica del monopolio della Signoria di Venezia. Senza essere il proprietario del sale - anche Venezia non lo era - egli creò una situazione di monopolio commerciale ordinando il sequestro di tutto il sale marino e delle vetture e dei cavalli che lo introducevano nel suo principato. Soprattutto a partire dal 1318 egli migliorò le infrastrutture indispensabili al commercio del sale. Egli decise la creazione di depositi sull'Adige, uno a Merano, un altro a Bolzano o a Gries, per costituire degli stock di sale sul posto. Questi due depositi del versante meridionale erano approvvigionati da un terzo deposito costruito nella valle dell'Inn. Questa politica di depositi aveva il vantaggio di regolarizzare i flussi commerciali malgrado le interruzioni della produzione e della circolazione a causa del freddo, della neve e delle valanghe, o delle inondazioni primaverili. Essi garantivano la continuità del rifornimento delle vallate, a dispetto della discontinuità dell'attività industriale e dei trasporti. Si conosce la data di costruzione di molti di questi depositi: in particolare nel 1328 sulla «Obere Strasse» che collega il passo Resia e la Val Venosta a Laces, nel 1333 a Merano, nel 1308 a Bolzano, Egna e Trento, nel 1304 nella «Untere Strasse» a Vipiteno, nel 1342 a Mules, nel 1333 a Rio Pusteria, nel 1380 a Brunico, nel 1360 a Dobbiaco ([23]).

([22]) J. C. Hocquet, *Handel, Steuer(system) und Verbrauch in Verona vom 13. bis zum 16. Jahrhundert*, in Rausch, *Stadt und Salz* cit., 19-44, cf pp. 24, 25 et 43.

([23]) Palme (1983) 102; O. Stolz (bearb.) *Quellen zur Geschichte des Zollwesens und Handelsverkehr in Tirol und Vorarlberg vom 13. bis 18. Jahrhundert* (= Deutsche Handelsakten des Mittelalters und der Neuzeit, 10. Bd., Deutsche Zolltarif des Mittelalters und der Neuzeit, 1. Teil), Wiesbaden 1955, 22-23; O. Stolz, *Zur Geschichte der Organisation des Transportwesens in Tirol im Mittelalter*, VSWG 8 (1910), 218-19; O. Stolz, *Verkehrsgeschichte des Jaufen*, in *Festschrift zu Ehren Konrad Fischnalers* (= Schlernschriften, 12 Bd.), Innsbruck 1927, 127-175; O. Stolz, *Neue Beiträge zur Geschichte des Niederlagsrechtes und Rodfuhrwesens in Tirol*, VSWG, 22 (1929), 144-173; O. Stolz, *Zur Verkehrsgeschichte des Inntales im 13. und 14. Jahrhundert*, Veröffentlichungen des Museums Ferdinandeum in Innsbruck, 12 (1932) 69-109; O. Stolz, *Das mittelalterliche Zollwesen* cit., 801-802; O. Gönnenwein, *Das Stapel- und Niederlagsrecht*, (= Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte, NF, 11. Bd.), Hamburg 1939; H. Hassinger, *Zollwesen und Verkehr in den österreichischen Alpenländer bis zum Jahre 1300*, Mitteilungen des Instituts für Österreichische Geschichtsforschung (= MIÖG), 73 (1965), 292-361;

Il conte proibì anche il libero commercio del sale di Hall, del sale non passato nei pubblici depositi, attraverso i colli di Glurns e di Resia, per il passo Giovo e per il Brennero e Chiusa.

Per facilitare il trasporto del sale si ammodernarono le strade che venivano da Hall, si costruirono degli alberghi, si predisposero dei ponti per rimpiazzare le chiatte, si utilizzarono i ricavi dei dazi per la manutenzione dei ponti e delle strade, si aprirono nuove mulattiere per evitare le gole rocciose dell'Isarco tra Bolzano e Chiusa. A seguito di tutti questi lavori fatti negli anni tra il 1305 e il 1320, Hall disponeva di un rapporto diretto con Bolzano, anche senza passare attraverso Innsbruck dove essa avrebbe dovuto pagare un diritto di deposito.

Furono migliorate le vie di comunicazione con Merano con dei lavori sul passo Giovo. Il sale giungeva pertanto più facilmente al di qua della linea di cresta. Qui, tra i due grandi depositi, veniva preso in carico dai proprietari di carri e di animali per essere avviato ai piccoli depositi della valle, disseminati in tutto il principato.

I proprietari dei carri avevano l'obbligo - o il privilegio - di portare il sale nel deposito di competenza che approvvigionava la loro valle. Questo servizio di trasporto era chiamato la «rota», parola di origine ladina, divenuto poi «Rod», i conducenti dei carri erano i «Rodführer» o «Rodleute» e i depositi erano denominati «Rodstätten». I «carradori» di un distretto formavano una corporazione il cui statuto scritto imponeva loro di assicurare il trasporto del sale, per il quale essi ricevevano un salario versato dal mercante per conto del quale avevano lavorato.

I beneficiari del sistema erano dei proprietari fondiari, proprietari di cavalli, membri delle comunità montane, che godevano di un diritto esclusivo sul servizio di trasporto che dava loro un introito accessorio non indifferente, perché essi erano obbligati al trasporto del sale dal momento in cui i lavori agricoli non richiedevano più il lavoro dei loro animali da tiro. Rudolf Palme, al quale sono dovute tutte queste notizie ([24]), ci segnala tre tariffe di pedaggio che, in diverse epoche, si riferi-

---

A. Hoffmann, *Die Salzmaut zu Sarmingstein in den Jahren 1480-87*, MIÖG 62 (1954) 447-459; H. Knittler, *Salz- und Eisenniederlagen. Rechtlichen Grundlagen und wirtschaftliche Funktion*, in *Österreichisches Montanwesen. Produktion, Verteilung, Sozialformen*, hrsg. V. M. Mitterauer u. P. Feldbauer, Wien 1974, 199-233.

([24]) Palme (1983) 103-104, 261-262; le strade attraverso le Alpi hanno costituito oggetto di frequenti studi; così: H. Kellenbenz, *Lindau und die Alpenpässe*, in *Erzeugung, Verkehr und Handel in der Geschichte der Alpenländer*, Festschrift für H. Hassinger anlässlich der Vollendung seines 65. Lebensjahres, hrsg. v. F. Huter u. G. Zwanowetz (Tiroler Wirtschafsstudien, 33. Folge), Innsbruck 1977, 199-219; sulla legislazione stradale: H. v. Srbik, *Rodordnungen des Ausferngebietes in den neueren Jahrhunderten*, in

vano all'arrivo del sale di Hall rispettivamente nel 1331 a Vermiglio in Val di Sole, nel 1372 a Trento, nel 1560 a Rovereto ([25]).

Il 14 dicembre 1426 fu codificato lo statuto dei «Fuhrwerker» (societas carratorum) di Trento. Poteva esercitare l'«officium carrarie» ogni cittadino di Trento atto a provvedere personalmente al trasporto, possessore di almeno due buoi (Zugochsen) e registrato (come carradore). Il gastaldo (capo dell'arte) fissava il turno di lavoro di ciascuno.

La «societas» aveva il monopolio del trasporto fino ai limiti del principato vescovile: Castelnuovo in Valsugana, Ala, Riva e Torbole sul Garda, Egna e Termeno a nord, due destinazioni per le quali il trasporto era pagato 10 soldi ogni 100 libbre. Il carro (plaustrum, Wagen) non era autorizzato a caricare più di 1500 libbre. I carrettieri della corporazione erano esenti da ogni tassa personale o reale, ma in tempo di guerra essi mettevano i loro cavalli a disposizione del vescovo, del quale trasportavano altresì i beni, le decime, il fieno, il vino fino al palazzo episcopale ([26]). Gli statuti della città (fine del XIV secolo - inizio del XV secolo) avevano previsto che tutte le merci trasportate fino a Trento vi sarebbero state scaricate, messe in deposito, in conformità con il diritto di tappa e di deposito, che non avrebbero potuto riprendere il cammino su dei carri stranieri ma solo su quelli degli uomini «civitatis Triden-

---

Beiträge zur Geschichte und Heimatkunde Tirols (= Schlernschriften, 52. Bd.), Innsbruck 1947, 247-269.

([25]) PALME (1983) 268.

([26]) STOLZ, *Zur Geschichte der Organisation* (1910) cit., 235; sulle tecniche di trasporto a dorso di animale, P. CARONI, *Soma et alpis et vicanale. Einleitende Bemerkungen zu einer Rechtsgeschichte der Saümergenossenschaft*, in *Festschrift für Ferdinand Elseneur zum 65. Geburtstag*, hrsg. v. L. CARLEN u. F. EBEL, Sigmarigen 1977, 97-110; H. KLEIN, *Die Weinsaumdienste in Nordtirol und Bayern*, Tiroler Heimat, 14 Bd. (1949-1950), 65-90, e *Beiträge zur Siedlungs-Verfassungs- und Wirtschaftsgeschichte von Salzburg. Gesammelte Aufsätze von Herbert Klein*, Salzburg 1965, 427-503; indicazioni sull'abbandono del sacco per il barile per il sale, in F. MATHIS, *Zur Bevölkerungsstruktur österreichischer Städte im 17. Jahrhundert* (= A. HOFFMANN u. M. MITTERAUER hrsg., *Sozial- und Wirtschaftshistorische Studien*), Wien 1977; la conoscenza dei pesi e delle misure nel Tirolo si desume oggi ancora nell'antica opera di W. ROTTLEUTHNER, *Die alten Localmasse und Gewichte nebst den Aichungsvorschriften bis zur Einführung des metrischen Mass- und Gewichtssystems und der Staatsaichämter in Tirol und Voralberg*, Innsbruck 1883; per Venezia e la Terraferma, J. C. HOCQUET, *A la jonction du commerce maritime et des trafics terrestres, les mesures de Venise: muid, setier, minot*, in H. DUBOIS, J. C. HOCQUET et A. VAUCHEZ éds., *Horizons marins, itinéraires spirituels*, vol. II, *Marins, navires et affaires*, Paris 1987, 3-19; J. C. HOCQUET, *Mesure dominante et mesures dominée dans la République de Venise*, Acta Metrologiae Historicae II, Travaux du IVe congrès international de métrologie historique, Linz 1989, 86-116.

ti, qui sustinent onera civitatis, ita quod ibi sit terrae emolumentum ubi est onus» ([27]).

Al successo del commercio del sale di Hall contribuiva altresì, in misura decisiva, l'istituzione di un «carico di ritorno» indispensabile alla prosperità dei mercanti per l'abbassamento dei costi di trasporto ripartiti, così, tra i due viaggi dell'andata e del ritorno. È questa una costante del commercio del sale che Eckart Schremmer ha molto ben evidenziato per le regioni settentrionali ([28]). Non si può insistere qui, ma le valli delle Alpi meridionali esportavano verso settentrione tre prodotti molto importanti per l'alimentazione delle popolazioni del Nord, il vino in primo luogo, i grassi animali, il pesce. Così alla dogana di Lueg, ove 400 libbre costituivano un «carico» (Wagensam), come dappertutto del resto, e 300 libbre un Rossam (= il carico di un cavallo), quest'ultimo carico era soggetto ad una tassa di un Kreutzer a meno che all'andata il trasportatore non avesse portato a Innsbruck del vino chiamato «Hofwein» ([29]).

Tuttavia nella valle dell'Adige esisteva un modo più comodo e meno costoso di trasportare il sale, utilizzato dal punto in cui l'Adige era navigabile, a partire da Bronzolo, a sud di Bolzano. La piccola comunità di Sacco, alle Porte di Rovereto, era specializzata nel trasporto che frammischiava due commerci, quello del sale e quello del legname.

Sull'Adige era infatti comodo far fluitare dei tronchi d'albero, riuniti in zattere (rathe, rade), sulle quali si caricavano delle mercanzie,

---

([27]) Stolz, *Zur Geschichte der Organisation* (1910), cit., 231.

([28]) E. Schremmer, *Saltmining and the salt-trade: a State monopoly in the XVIth-XVIIth Centuries. A case-study in public enterprise and development in Austria and the South German States*, Journal of European Economic History, 8 (1979), 291-312.

([29]) Stolz, *Quellen zur Geschichte des Zollwesens*, (1955), cit., 102, J. C. Hocquet, *Il sale e l'espansione veneziana nel Trevigiano (secoli XIII-XIV)*, in G. Ortalli e M. Knapton (a c. di), *Istituzioni, società e potere nella marca Trevigiana e Veronese (secoli XIII-XIV). Sulle tracce di G. B. Verci*, Roma 1988, 270-290; F. Koller, *Salzhandel im Alpenraum*, in *Geschichte des alpinen Salzwesens* (= Leobener Grüne Hefte, NF, 3. H.), Wien 1982, 119-132, O. Pickl, *Handel und Verkehr in der Steiermark zur Zeit der Traungauer*, in G. Pferschy, (hrsg.). cit., 327-354; H. Knittler, *Der Salzhandel in den östlichen Alpenländern: bürgerliche Berechtigung, städtische Unternehmung, staatliches Monopol*, in Rausch, *Stadt und Salz*, cit., 1-18; A. Berbdorfer, *Das Salztransportamt am Stadl und seine Bedeutung für den oberösterreichischen Salzhandel*, Phil. Diss. Maschinschreib., Innsbruck 1948; sulle relazioni politiche tra i due versanti delle Alpi Centrali in Tirolo, J. Riedmann, *Die Beziehungen der Grafen und Landesfürsten von Tirol zu Italien bis zum Jahre 1335* (= Sitzungsberichte der österreichische Akademie der Wissenschaften, 307 Bd.), Wien 1977; J. Riedmann, *La Marca e Venezia nella politica dei conti di Gorizia e dei conti del Tirolo*, (secoli XIII-XIV), in Ortalli e Knapton, cit., 361-367.

soprattutto il sale nei viaggi verso sud. Arrivate a destinazione queste zattere venivano smontate e il legname utilizzato per la costruzione dei «burchi» nei cantieri della pianura, a Verona o più a valle. I «radaroli», veri mercanti di legname nel Trentino, erano i conduttori di queste zattere che portavano fino ad una quindicina di tonnellate di merci varie, in particolare materiali di costruzione ([30]).

Per concludere, devo confessare che uno studio completo su questo commercio del sale non è ancora stato fatto. Noi ci siamo dovuti accontentare dei testi normativi, della legislazione in materia di pedaggi e di depositi, dei patti attraverso i quali i Veneziani riconoscevano i privilegi anteriori alle comunità montane che si arrendevano alla Signoria, ma ciò che noi sappiamo, d'altra parte, del commercio del sale veneziano e della sua evoluzione tra il XIII e il XV secolo, del suo ripiegamento nelle provincie della «Terraferma», nella Lombardia e a Milano, mostra come esso abbia dovuto lasciare campo libero al sale di Hall in tutte le valli alpine della sua frontiera settentrionale. Anche quando Rovereto e Trento divennero, per un certo periodo, veneziane, fu quasi impossibile a Venezia imporre loro l'uso del sale marino.

Il trasporto di questo sale pesante risalendo i fiumi e le abitudini alimentari delle popolazioni abituate al sale bianco tracciavano una frontiera difficilmente superabile, frontiera che la politica dei conti del Tirolo aveva saputo consolidare.

([30]) Fondamentale per la navigazione fluviale la tesi di E. Neweklowsky, *Die Schiffahrt und Flösserei im Raume der oberen Donau*, 3. Bde, Linz 1954-1964; F. Plaseller, *Die tirolische Innschiffahrt*, Tiroler Heimat, 9/10. Bd. (1938), 62-159; per il versante italiano delle Alpi, cfr. J. C. Hocquet, *Le burchio, outil privilégié du transport du sel en Vénétie*, in G. Cabourdin ed., *Le sel et son histoire*, Nancy 1981, 117-138; L. Castellazzi, *Uomini e attività urbane in rapporto all'Adige tra XV e XVIII secolo*, in G. Borelli (a c. di), *Una città e il suo fiume. Verona e l'Adige*, Verona 1977, I, 209-241; G. Beggio, *Navigazione, trasporto, mulini sul fiume: i tratti di una tipologia*, ibidem, II, 483-567; T. Fanfani, *L'Adige come arteria principale del traffico tra nord Europa ed emporio realtino*, ibidem, II, 571-629; G. Canali, *Trasporti sull'Adige da Bronzolo a Verona e gli spedizionieri di Sacco*, Roma 1939; G. Faccioli, *Verona e la navigazione atesina*, Verona 1956; la fluitazione e il trasporto del legname in zattere o a tronchi liberi è stata una delle attività più considerevoli sui fiumi e torrenti alpini fino al XIX secolo H. Grossmann, *Flösserei und Holzhandel aus der Schweizer Bergen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts* (= Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich, 46. Bd., 1. H.) Zürich 1972; L. Simeoni, *Il Commercio del legname fra Trento e Verona nel sec. XIII*, Rovereto 1907.

RÉSUMÉ - Il Trentino all'incrocio dei sali tirolese e veneziano tra il XIII e il XV secolo.

A partir du XIVe siècle, Venise ne parvint plus à livrer de sel marin à la vallée de l'Adige en amont de la Chiusa, tandis que les comtes de Tyrol réussissaient à fournir de sel de Hall la quasi-totalité des vallées alpestres depuis le lac de Come jusqu'au Piave, même quand elles furent passées sous domination vénitienne après les conquêtes de Francesco Foscari. La lourdeur de la fiscalité de Venise sur le sel n'explique pas à elle seule son échec commercial. Les salines continentales ont bénéficié de progrès techniques qui ont considérablement réduit les coûts de production et amélioré la qualité du sel industriel, les comtes de Tyrol ont poursuivi une politique de création de voies de circulation et d'entrepôts, le relief lui-même favorisait la descente verse Sud du sel tyrolien, fret de retour pour les transporteurs montés vers le Nord avec du vin, de l'huile, des grains et des fruits, Malgré le caractère exemplaire de son monopole du sel, la Sérénissime fut obligée de se rendre à l'évidence et renonça à approvisionner le Trentino conquis par les armes.

Indirizzo dell'autore: prof. Jean Claude Hocquet - 34, Allée de la Comédie
F-59650 Villeneuve d'Ascq.