

lana « tam a partibus inferioribus quam a superioribus veniente, et etiam pro fardellis », il che farebbe pensare anche ad un commercio di lane di Barberia, di S. Matteo e di Maiorca, importate attraverso Genova ed avviate oltralpe. Gli Ayent s'impegnarono a mantenere l'edificio ben chiuso e coperto; promisero di ottenere dal vescovo di Sion la ratifica di quanto convenuto e la convalida dell'atto attraverso l'apposizione del sigillo episcopale. Tra i testimoni del patto figurano Tomassino Lombardo e Giovanni Fabri di Leuk, forse parente del succitato Pietro. I signori di Ayent, che percepivano già sulla pesatura e sulla sosta delle merci a Leuk un pedaggio pari ad 1 denaro per balla, ebbero questo nuovo introito « in augmentum feudi homagii ligii » nei confronti del vescovo di Sion. Quanto sopra è confermato da un atto del 23 aprile 1339, datato sempre da Leuk, da cui risultano le infeudazioni « pro antiqua susta » e « ratione suste nove », coll'obbligo della manutenzione della pesa e della sosta stessa<sup>119</sup>. Nel 1351 Petraccio Morigia, ambasciatore della *Universitas mercatorum* e del signore di Milano, che esibiva lettere credenziali coi sigilli dei suddetti, trattò con Giovanni de Platea, domicellus di Visp, la costruzione di un edificio per la sosta appunto di Visp, « supra cristam de Vespia », nei terreni che appartenevano, od erano appartenuti, a due signori locali. Tale sosta doveva essere destinata in particolare al ricovero delle merci provenienti « de partibus Francie », e dirette in Lombardia, ma poteva servire anche a quelle di altre località. Le merci erano sottoposte ad un pedaggio di 1 denaro mauricense. Per le merci che arrivavano invece dalla Lombardia e che transitavano per il distretto inferiore di Visp non si prendeva alcun impegno, salvo la concessione di depositarle « infra dictam sustam »<sup>120</sup>.

\* \* \*

Come si è detto sopra, lo scontro tra il presule di Sion e i conti di Savoia si era risolto in favore di questi ultimi, che erano riusciti ad impadronirsi di alcune località di primaria importanza, tra cui Martigny (1260). I mercanti milanesi perciò, nel 1288, ebbero anche il loro appoggio<sup>121</sup>. Già nel 1254 Pietro di Savoia ave-

---

<sup>119</sup> GREMAUD, V, n. 1752

<sup>120</sup> *Ibid.*, n. 1985; GAROBBIO, I, n. 8.

<sup>121</sup> GAUTHIER, p. 19.

va stretto un accordo con i mercanti di Piacenza per i pedaggi del Vaud<sup>122</sup>; nel 1257 ve ne era stato un altro con i mercanti di Asti e di Genova, che allora dominavano il commercio transalpino, mentre si stabilivano più solidi rapporti anche con la Borgogna, al fine di offrire ai *mercatores* lombardi un'ampia rete di strade, attrezzata e, per quanto possibile e compatibile con i tempi, sicura<sup>123</sup>. L'immediata ragione degli accordi tra l'*Universitas* di Milano e i Savoia è da ricercarsi con buona probabilità nel pedaggio di Martigny, cui faceva capo anche la strada che giungeva dal passo del Gran S. Bernardo per la valle d'Entremont e che univa la Valle d'Aosta, controllata dai Savoia attraverso il castello di Bard, al Vallese. Inoltre, tra il 1263 ed il 1265, i Savoia avevano consolidato l'acquisto di Nantua su una delle strade da Ginevra a Bourg-en-Bresse (si v. la carta n. 4), e di Clées, rendendo con quest'ultima località ancor più omogeneo il possesso del territorio a nord del Lemano, dove tenevano già Losanna, Vevey, Moudon e i castelli di Morat, Yverdon e Orbe. Nel 1268 poi Amedeo V aveva riavuto anche il castello di Seyssel, da cui si dipartivano una strada alternativa per Ginevra ed una per Pont d'Ain, che portava anch'essa a Bourg-en-Bresse: quelle stesse strade che qualche anno dopo venivano privilegiate in favore dei mercanti milanesi e lombardi in genere.

Appare evidente da quanto si è venuti sin qui dicendo che la politica condotta dai conti di Savoia tendeva a riunire sotto il proprio dominio un insieme di località di grande importanza commerciale, nonché a recuperare, con una paziente opera di riordinamento, i pedaggi dati per intero o parzialmente in feudo, e suddivisi tra i molti signori<sup>124</sup>, cosa che si è già notata anche per la signoria vallesana del vescovo di Sion. Un conflitto che toccava direttamente gli interessi commerciali di quanti si recavano alle fiere di Francia e nel quale i Savoia furono impegnati per quasi tutto il secolo XIV, fu quello che li oppose ai Delfini di Vienne. Lo stato di guerra permanente in quella regione condizionò infatti la transitabilità del valico del Moncenisio e la via che attraverso Hermillon-La Chambre-Aiguelle-Montmélian conduce a Chambéry (si v. la carta n. 4), dirigen-

<sup>122</sup> DAVISO, p. 100 e Appendice, n. 2.

<sup>123</sup> GAUTHIER, p. 19.

<sup>124</sup> DAVISO, p. 96 ss.

dosi poi verso il Rodano, ma soprattutto danneggiò quella che era chiamata appunto « la strada del Viennese » e che da Chambéry, toccando la Novalesa, raggiungeva il Rodano a Saint-Génix, proseguendo poi lungo il fiume fino a Lione. La storia di questi anni è segnata da un susseguirsi di patti stretti, con le più diverse mediazioni, tra i conti di Savoia, i Delfini, i signori del Faucigny, per assicurare il passaggio a merci e a mercanti, e che coinvolsero anche tutti i signori locali in una fittissima rete di rapporti che dà la misura dell'importanza commerciale dell'arteria in questione.

Inseriti ormai in modo autonomo nei traffici transalpini, il 22 novembre 1276 i mercanti milanesi chiesero ed ottennero dal conte Filippo la riduzione della tassa imposta « pro surepesio » sui pedaggi di St. Maurice e di Villeneuve (sul lago Lemano) e che ammontava al 30 % della somma percepita per ogni balla di lana o di stoffe di Francia e di Lombardia. Gli incaricati delle trattative furono Giovanni Liprandi ed Enrico da Arcore (de Archuri). Nel 1277 Filippo di Savoia acquistò anche il pedaggio di Montmélian sul fiume Isère, lungo la strada che dai passi del Piccolo S. Bernardo e del Cenisio porta a Chambéry. Nel 1268 Ludovico ricevette da Rodolfo d'Asburgo la conferma della concessione relativa ai pedaggi di Moudon, Yverdon e Romont nel Vaud<sup>125</sup>; nel 1297 Adolfo di Nassau permetteva ancora a Ludovico di aumentare il pedaggio di Clées, sulla strada diretta per Pontarlier e Besançon (si v. la carta n. 4). Il 1 febbraio 1301 Amedeo V cominciava a mettere in atto il tentativo di dirottare per altra via da quella usuale del Viennese il commercio diretto alle fiere di Francia e invitava Paolo di Giovanni di Pistoia, capitano dei « Lombardi » e dei mercanti che frequentavano le fiere della Champagne, di Brie e del regno di Francia a far usare ai propri vetturali la strada di Bresse, attraverso la terra del Vaud e il pedaggio di Clées; tale invito era ripetuto nel 1302 ai mercanti genovesi<sup>126</sup>.

Intanto Matteo Visconti, vicario imperiale, rettore e difensore generale della città di Milano, aveva consolidato la propria signoria. Appare significativo a proposito del più volte citato legame tra l'*Universitas* e i Visconti che Matteo si facesse nel 1317 promotore di un

<sup>125</sup> *Ibid.*, pp. 34-5.

<sup>126</sup> SCHULTE, II, nn. 250, 251, 252; DAVISO, Appendice, n. 14; GAUTHIER, pp. 19-20 e doc. n. 26.

trattato con Venezia, sollecitato forse dalla stessa *Universitas*, viste le questioni che ne stavano al fondo, che avrebbe dovuto mettere fine alle controversie sui dazi che avevano costretto i milanesi ad abbandonare quel mercato. Due persone, definite « cives et mercatores Mediolani », condussero le trattative come « nuncii et syndici » di Matteo, del podestà, degli anziani, del Consiglio generale, del Comune e degli *homines* di Milano<sup>127</sup>. Il trattato che finì per concedere praticamente la libertà al commercio di transito attraverso Milano delle merci da e per Venezia, prevedeva anche la stabilizzazione su d. 6 per lira di valore del dazio relativo alle merci che i Veneziani portavano a Milano, sia per la vendita sui mercati locali e quindi la redistribuzione nel territorio, sia per il consumo interno della città, dazio che era eguale a quello pagato dagli stessi milanesi e dagli altri « forenses », e ciò in base alla *aestimatio mercium* corrente in quell'anno. Venne stabilito inoltre che i veneziani sarebbero stati esenti da ogni eventuale aumento di detta *aestimatio*. I mercanti di Milano avrebbero pagato s. 11 d. 6 di grossi per ogni pezza di stoffa di produzione propria portata sul mercato veneziano e d. 6 per ogni altro tipo di merci, escluse le spezie e gli altri prodotti levantini che essi non potevano trattare in Venezia. Il dazio di s. 11 e d. 6 sulle stoffe lombarde appare piuttosto alto ed è un sintomo della situazione difficile che si era venuta creando tra i milanesi e i veneziani. Essa traspare non solo dai continui riferimenti alle *novitates* sorte tra di loro e che attengono sia all'una sia all'altra delle parti, come risulta da alcuni dei capitoli del trattato stesso<sup>128</sup>, ma anche dal fatto che implicato in vicende spiacevoli fosse uno degli stessi *nuncii* inviati da Matteo al doge, ossia quel Loterio de Aynguerico, fatto prigioniero da Niccolò da Carrara, signore di Padova, e ri-

<sup>127</sup> *Liber datii*, p. 126 ss.; p. XVI; VERGA, p. 69, ma con errori nei nomi delle persone: egli infatti ritiene che gli ambasciatori del Comune di Milano fossero tre: Loterio, Ainguerico e Guglielmo da Ponzio.

<sup>128</sup> *Liber datii*, capp. 7, 8, 9, 10, quest'ultimo col riferimento al mercante monzese « qui malo modo aufugit de Venetiis cum mercimoniis et pecuniis eorundem » (dei mercanti veneziani) per un valore di L. 160 di grossi veneti; il cap. 11, con la sanzione pecuniaria relativa al caso di cui sopra; il cap. 12 che concerne la vicenda personale di uno dei due *nuncii*, Loterio de Aynguerico, fatto prigioniero da Niccolò da Carrara signore di Padova, e obbligato a pagargli un riscatto di 40 fiorini d'oro, per la cui restituzione chiede aiuto al doge; i capp. 14 e 15 relativi alle rappresaglie tra i due stati; il cap. 16 con la proibizione di esportare da Venezia i « grossi » d'argento; il cap. 17, relativo ai controlli da operarsi da parte dei visdomini della *Tabula Lombardorum*.

lasciato solo dopo il pagamento di un riscatto di 40 fiorini d'oro, per il cui rimborso si fece ricorso appunto al doge. E' evidente che l'*Universitas*, di fronte all'impossibilità di ottenere da sola giustizia, si era appellata al signore di Milano, il quale si era subito fatto parte diligente inviando quale suo ambasciatore a Venezia proprio il mercante danneggiato. Che Venezia fosse a quel tempo un grosso centro di smercio di prodotti milanesi e di acquisto di materie prime, traspare dal cap. 18 del trattato, dal quale risulta che i milanesi avevano un loro centro di vendita per le *mercantie* e le *draperie*, situato a Rialto. Gli statuti relativi alla *Tabula Lombardorum* compilati tra il 1258 ed il 1280<sup>129</sup>, mostrano infatti un'organizzazione capillare per l'esazione dei dazi relativi alle merci esportate da Venezia ed avviate lungo le vie fluviali o terrestri, a Padova, Mantova, Brescia, Lucca. Alla *Tabula* venne in pratica affidata anche l'esecuzione degli accordi presi nel 1317.

Il 19 agosto 1318 venne stipulato un trattato politico tra Filippo di Savoia e Matteo Visconti. Con tale accordo i due potentati s'impegnavano a rispettare le reciproche sfere d'influenza e in particolare a non interferire nelle questioni delle città di Asti e di Alba. L'alleanza può essere collocata nell'ambito del conflitto che oppose in quegli anni il signore di Milano alla curia pontificia ed in particolare a Giovanni XXII, ed il partito guelfo italiano a quello ghibellino di cui Matteo era uno dei maggiori esponenti, ma non vanno sottovalutate le esigenze economiche e commerciali che spingevano il ceto di governo visconteo verso Genova e la Riviera, alla ricerca di un proprio sbocco sul mare e di un alleggerimento dei dazi interni. Esse si erano già manifestate in azioni militari come quella del marzo 1318, quando il Visconti, coll'aiuto del conte di Savoia, di Cangrande della Scala e dei Rossi di Parma, ne aveva tentato la conquista. E' noto del resto che i milanesi erano presenti sulla piazza di Genova con i loro fustagni già alla fine del sec. XII, e che in quel secolo, come nel seguente, vi acquistavano anche il cotone necessario alla lavorazione dei tessuti<sup>130</sup>. Il ricorso da parte del pontefice a Roberto d'Angiò (oltre a manovre meno ortodosse nei confronti del milanese, come la denuncia ed il processo per eresia), otteneva il risultato di bloccare subito l'iniziativa di Matteo, anche se la lotta per Genova continuò

<sup>129</sup> C. CANTÙ, *Scorsa*, cit., p. 173 ss.

<sup>130</sup> *Oberto Scriba de Mercato* (1186), cit. pp. 24, 33, 36, 38, 69, 80, 100.

fino al termine della signoria angioina nel genovesato, avvenuto nel 1331, per riprendere poi ad ogni nuovo signore di Milano<sup>131</sup>. Si tenga presente che, al tempo di Matteo, il dominio visconteo comprendeva appena Milano, Piacenza, Bergamo e Como (quest'ultima esclusa per altro dai patti con Venezia del 1317), cui si aggiunse poco dopo anche Alessandria. Le direttrici fondamentali della politica territoriale milanese, indicate da queste prime acquisizioni, furono confermate dalle successive, nonché dalle molteplici alleanze strette nell'Italia settentrionale, e tendenti spesso ad ottenere un qualche controllo sui centri nevralgici del commercio padano.

Il 14 gennaio 1336 Aimone di Savoia concesse ai mercanti milanesi un salvacondotto per il territorio compreso tra il fiume Morge (confine con il vescovado di Sion) e Ginevra; esso venne rinnovato da Amedeo VI il 23 marzo 1347, in un momento di particolare tensione politica con Milano, ai Sindaci e ai procuratori della *communitas et Universitas mercatorum Mediolanensium*, *Deraleva de Gerenzano* e *Gabardolo de Modoetia*, i quali esibirono al conte le credenziali col sigillo dell'*Universitas* stessa e il documento contenente le concessioni fatte dal suo predecessore. L'itinerario che veniva proposto e che risulta dal testo della convenzione era quello del famoso *caminum* che andava da Morge de Conthey e Sion, per via di terra o di acqua, lungo la costa meridionale del Lemano (per via lacuale) fino a Chalon-sur-Saône, passando attraverso Ginevra, Seyssel, il Belley, Pont d'Ain e Bourg-en-Bresse (si v. la carta n. 4). Questo percorso veniva garantito « de die et de nocte in strata et extra stratam et ubique per totam nostram (del conte di Savoia) terram, solvendo pedagia ordinata », in modo che nessun mercante o persona appartenente alla città ed alla *communitas* di Milano e praticante il commercio direttamente o meno, corresse il rischio di essere derubato, ingiuriato, percosso o comunque offeso nella persona, nei cavalli o nelle cose. Le balle delle merci dei mercanti di Milano non avrebbero potuto essere aperte, e sarebbero state al sicuro da furti durante la sosta e nei viaggi di andata e ritorno<sup>132</sup>. L'itinerario non ebbe però allora fortuna, come risulta dai conti del pedaggio di Ginevra: neppure i milanesi lo usarono, malgrado le facilitazioni che venivano loro offerte. E' chiaro che i *vectu-*

<sup>131</sup> L. SIMEONI, *Le Signorie*, cit., I, p. 95 ss.

<sup>132</sup> GAROBBIO, I, n. 6.

rales, che sembrano essere stati autonomi nella scelta del percorso, non avevano alcun interesse ad allungare il viaggio di qualche giorno, compiendo una diversione verso occidente, mentre gli interessi commerciali dei mercanti milanesi gravitavano ormai tutti verso la Francia settentrionale, le Fiandre, i porti del Mare del Nord e le città tedesche del Reno. Poco dopo Amedeo VI estese però gli stessi privilegi anche alla strada del passo del Moncenisio da Rivoli a Chambéry. Forse, dopo di allora, i mercanti lombardi usarono con più frequenza il suddetto itinerario; tuttavia la documentazione in proposito è assai scarsa e non consente un quadro sia pur approssimativo della situazione.

Il 22 agosto 1346 Milano aveva compiuto un importante passo avanti nel commercio padano ed internazionale promulgando quella serie di disposizioni relative al transito delle merci « a partibus inferioribus ad partes ultramontanes et a partibus ultramontanis ad partes inferiores », che sono conosciute come « Provisiones Janue » e che liberalizzando da ogni punto di vista il commercio con quella città, ponevano Milano e gli altri centri del dominio ivi indicati — Como, Cremona, Lodi, Pizzighettone, cui si aggiunsero in seguito Tortona ed Alessandria (1348) — in posizione privilegiata e centrale rispetto appunto ai traffici transalpini<sup>133</sup>. Nei provvedimenti sono citate le stoffe di Francia e « gentili », le sete e i tessuti di seta, il velluto, i filati, compresi quelli d'oro e d'argento, le spezie e la grana, pelliccerie (eccettuato il vaio), *mercadantie* e *merzerie* grosse, lane inglesi. Non vi compaiono né il cotone, né tessuti di cotone, come i fustagni.

Nel 1350 Bianca Maria di Savoia, sposa di Galeazzo II Visconti, portò in dote al marito e al dominio visconteo la castellania di Monthey nel basso Vallese, che rimase in possesso dei Visconti fino al 1404. Gian Galeazzo estese, nel 1401, a tutta la castellania le franchigie che Bianca Maria aveva confermato nel 1356 al solo borgo di Monthey<sup>134</sup>. La località in questione situata tra St. Maurice en Agaune e Aigle, importanti pedaggi sulla via del Lemano, era soggetta alle alluvioni del Rodano nel tratto in cui questo fiume diveniva navigabile, come risulta da un documento del 1346 nel quale si parla dei diritti del *maior* di Monthey circa una nave trovata « in ripa aque

<sup>133</sup> *Liber Datii*, p. 75 ss.; SCHULTE, I, p. 555 ss.; VERGA, p. 76 ss.; T. ZERBI, *Aspetti*, cit., p. 19.

<sup>134</sup> GREMAUD, VI, n. 2520, 3 aprile 1401; si v. n. 1994.

Rodani », nel territorio sottoposto alla sua giurisdizione. Contro le inondazioni, gli abitanti del posto dovevano costruire un *bastimentum* <sup>135</sup>.

Ancora nel marzo del 1351 il conte di Savoia inviava una lettera al castellano e *pedagiator* di Susa colla quale ordinava che, volendo favorire i *mercatores* di Milano, « ab eis pedagium de ballis que per Secusiam vehuntur non exigatis vel exigi permittatis donec per nos super hiis aliud non receperitis ». Sembra inoltre che vi fossero state delle contestazioni tra i milanesi e il castellano di Susa, in quanto Amedeo ingiungeva che « lane ballas per vos Secusie recetas super pedagii pretextu ad eisdem mercatoribus, cuius seu quorum sunt, redatis, vel certo nuncio, et expediatis indillate, in quantum nostre indignacionis cupitis evitare... » <sup>136</sup>. Non siamo ancora in grado di verificare se i mercanti milanesi abbiano usufruito dei privilegi loro accordati. Un primo esame dei conti dei pedaggi di Susa e Bossoleno e di Avigliana, per gli anni dal 1287 al 1313 mostra l'esportazione di stoffe di Lombardia, fustagni, brasile, zendadi (stoffe di seta), panni di Firenze, spezie, zucchero, riso, cera, chiavi e l'importazione di lana, pelli selvatiche, stoffe di Francia, tele, alici e anguille, falci, casse fer-rate, *robe casane*, ecc., ma, trattandosi di pedaggi appaltati, le registrazioni non riportano i nomi delle persone in transito, in quanto era sufficiente indicare la cifra globale esatta. Si rilevano peraltro dei periodi di crisi, come tra il 1310 ed il 1313, quando non passarono al pedaggio di Susa né stoffe di Firenze, né fustagni e neppure zendadi. Un aspetto da ricordare è che i mercanti astigiani pagavano sempre un pedaggio maggiore degli altri <sup>137</sup>.

La serie dei pedaggi di Villeneuve de Chillon e di St. Maurice en Agaune è completa rispettivamente dal 1282 al 1457 e dal 1280 al 1450 <sup>138</sup>: essa consentirà, una volta esaminata a fondo, di rilevare l'entità del traffico commerciale milanese attraverso i due più importanti pedaggi vallesani. Le registrazioni di Villeneuve contengono anche i dati relativi all'esazione della *Binf* <sup>139</sup> di Moriana e di Losanna.

<sup>135</sup> *Ibid.*, V, n. 1916, 25 ottobre 1346.

<sup>136</sup> DAVISO, Appendice, n. 25.

<sup>137</sup> A.S.T., Susa-Bossoleno; Avigliana; DAVISO, p. 198 ss.

<sup>138</sup> A.S.T., Archivio Camera dei conti di Savoia, cit.

<sup>139</sup> Pare non vi sia spiegazione circa il significato di questo nome; il pedaggio veniva pagato in moneta losannese: si v. DAVISO, p. 96.



Sono indicati in transito, negli anni 1284-1301, panni di Lombardia, « balle lane, barucellorum pellium lombardorum, canabii, cupri, tele, cristalli, falcium, ferri calibdis », un gran numero di *carrelli* (grosse frecce per le balestre); molti cavalli, panni di Francia, fustagni (ma non paiono quantitativi rilevanti, anche se non è quasi mai possibile averne un'idea, in quanto compresi in generiche citazioni del tipo « balle fustaneorum »), cera, *mercerie*, panni *grisi* (esportati dalle fiere di Sion); *pecolerie* (forse minuterie). In uscita dal pedaggio di Ville-neuve verso la Valle Padana i quantitativi più rilevanti di merci concernevano il billione, il ferro e l'acciaio, il rame, i pesci salati e le alici, le pelli rasate e non rasate, la canapa, i cristalli, i cavalli da guerra, le stoffe di Francia.

Il pedaggio di St. Maurice en Agaune (comprendente anche i diritti per la *sosta*) appare ancora più interessante. Esso inizia, come si è detto, nel 1280 e già nel 1281 risulta registrato il passaggio di fustagni. Negli anni che seguirono il traffico andò sempre più aumentando: vi passarono migliaia di balle di lana, centinaia e centinaia di fustagni, pelli, cera e *mercerie*. A partire dai primi del sec. XIV, il pedagiaro cominciò a registrare il nome dell'ultimo mercante che passava; iniziano così ad essere registrati anche i milanesi: certo Quirino, che transitò con due cavalli (1317-1318) e Piero de Mediolano, con 33 balle di lana. Nel 1355, ad esempio, sono ricordati uno dei mercanti più noti, ossia Pietro da Gallarate, che passò il 19 gennaio con 4 balle di *mercerie*, ed 1 di tele, fustagni, cuoi, ecc., e un certo Magnus de Mediolano, che transitò con 55 balle di lana; nel 1356 Giacomolo de Solerio (Solari), con 37 balle di lana; il 28 maggio 1357 Ambrogio Borri, con 28 balle pure di lana, ossia tutte quelle passate in quella giornata; Ambrogio de Canturio (Cantù), con 9 balle di ferro, rame ecc.<sup>140</sup>. In linea generale, si può dire che le punte massime del traffico attraverso il pedaggio di St. Maurice en Agaune (dove vi era anche la zecca dei conti di Savoia), si ebbero fino all'anno 1310. Seguì una flessione improvvisa e fortissima (determinata dai provvedimenti di Filippo il Bello), cui tennero dietro alcune riprese interes-

---

<sup>140</sup> Sono questi pochi esempi, tratti a caso dal ricchissimo fondo mauricense dell'Archivio Torinese che stiamo esaminando e che pensiamo di utilizzare in seguito per determinare la reale presenza dei mercanti milanesi nel Vallese e sulle strade di Francia ed il volume dei traffici. Si v. anche DAVISO, pp. 100 ss.; 154-63; 167-77; 191-97; 198-204, ed ora H. DUBOIS, *Les foires*, cit.

Già dal 1330 vi erano stati pesanti interventi dei Paesi Forestali nelle valli Ossolane; la morte del duca non fece che peggiorare la situazione del Vallese, sottoposto da una parte agli attacchi dei Confederati e dall'altra a quelli di Amedeo VIII di Savoia. Nel 1403 fu stipulato un trattato tra il vescovo di Sion e Lucerna, Uri e Unterwalden, che non impedì peraltro successivi interventi nell'Ossola da parte degli Urani e dei loro alleati. Nel 1410 i Confederati, passando attraverso i valichi del San Gottardo e di San Giacomo (si v. la carta n. 2), giunsero ad occupare Domodossola. Bellinzona, allo sbocco delle Tre Valli Superiori (che portavano ai passi del Gottardo, del Lucomagno e di S. Bernardino, ecc.) era già stata perduta nel 1403.

Come si è detto sopra, nei primi decenni del sec. XV furono stretti parecchi patti tra gli ossolani ed il Vallese che restava per quelle popolazioni una via di traffico insostituibile, anche se resa precaria dagli Svizzeri che, legati all'Impero, ne seguivano fedelmente la politica antimilanesa. La ripresa del dominio visconteo al tempo di Filippo Maria portò alla riconquista dell'Ossola e di Bellinzona (battaglia di Arbedo, 1422); e il trattato che il duca stipulò il 26 agosto di quell'anno colle comunità vallesane ebbe lo scopo di ristabilire le comunicazioni commerciali tra le due terre, assicurando e liberalizzando il transito dei rispettivi mercanti e sudditi e delle loro merci e cose. Fu prevista una giurisdizione particolare e rapida per le controversie commerciali; si presero provvedimenti per la difesa armata dei territori e dei passi, con un eventuale reclutamento di truppe a spese del duca di Milano, senza tuttavia venire meno agli accordi precedenti stretti da Briga, Visp e *Mons Dei* con i Cantoni di Montagna. Ratificato qualche giorno dopo, il trattato aprì in effetti una nuova serie di scontri tra gli Svizzeri ed il dominio visconteo: ma ormai i *mercatores* della *Universitas* milanese si erano già diretti verso altri valichi ed altri itinerari<sup>143</sup>. Si deve tener presente inoltre che, in conseguenza di quanto sopra, le strade erano diventate ancora meno sicure che per il passato: ne dà testimonianza, ad esempio, un documento che contiene le lamentele di alcuni comuni della « patria » del Vallese nei confronti dei signori di Rarogne, i quali taglieggiavano i mercanti milanesi sulla pubblica strada — « in strada publica que libera et secura esse debebat prout debet de presenti » —, li imprigionavano con il loro seguito, li spogliavano

---

<sup>143</sup> L. OSIO, p. 100 ss.; GAROBBIO, II, n. 29.

degli averi dividendosi poi il bottino — « de quibus mercanciis suam partem habuerunt »<sup>144</sup> —. In seguito fu ancora peggio: nel 1439 Ambrogio Grassi e suo figlio Giovanni furono derubati presso Conthey di 7.000 fiorini « de Alamania » e « quod deterius est » di lettere di cambio per 12000 fiorini. I malcapitati vennero poi legati dai banditi e trascinati « per nemora et loca silvestria »<sup>145</sup>. Nel 1441 il vescovo di Sion fece arrestare un tale che di notte, proditoriamente, « invasit, percussit, vuleravit usque ed magnam sanguinis effusionem » due mercanti lombardi, di cui uno chierico<sup>146</sup>. Questi sono solo pochi casi, il cui ricordo ci è stato tramandato data l'importanza delle persone che vi erano state coinvolte, ma gli episodi furono certo molti di più e non contribuirono a rimettere in auge le strade della regione. Forse invano Bona di Savoia accordò ai *burgenses* di Martigny il diritto di tenere due fiere annuali della durata di due giorni, oltre a quello della festa, nelle ricorrenze di S. Luca e di S. Barnaba, seguendo l'esempio di Amedeo VI che nel 1376 aveva fatto analogo tentativo concedendo agli abitanti di Orsières un mercato settimanale, al martedì, ed una fiera annuale il 24 agosto, festa di S. Bartolomeo, « ut locus nostre ille Orseriarum copiosius populetur ac ex denariatis et bonis ibidem congregandis et apportandis valeat opportuno tempore circumstantibus subvenire . . . »<sup>147</sup>. Nel 1388 era stato fondato a Briga anche un altro ospedale, dedicato a S. Antonio e riservato ai poveri e ai viaggiatori<sup>148</sup>. Un altro aspetto da considerare è quello relativo alla peste del 1348, che dovette inferire in modo particolare nel Vallese se, nel 1350, i *burgenses* di St. Maurice chiedevano venisse mantenuta l'esenzione dalle *teysae* per le case non abitate da almeno un anno prima della data dell'esazione stessa. Nel documento si parla di edifici vuoti « ratione vacationis mortalitatis pretextu » in numero di 109, e di *loye*, riservate alla pesca, anch'esse deserte. In altre località della regione i fuochi furono dimezzati dall'epidemia<sup>149</sup>.

---

<sup>144</sup> GREMAUD, VII n. 2687, a. 1418.

<sup>145</sup> *Ibid.*, n. 2907, 12 aprile.

<sup>146</sup> *Ibid.*, VIII, n. 2937, 27 maggio.

<sup>147</sup> *Ibid.*, VI, n. 2307.

<sup>148</sup> *Ibid.*, nn. 2425, 31 luglio 1392; 2394.

<sup>149</sup> *Ibid.*, IV, n. 1964, 23 e 24 gennaio 1350.

L'analisi fin qui condotta ha messo in luce le condizioni politiche ed economiche che indussero i mercanti milanesi a preferire per il commercio transalpino i passi del Sempione, di Monte Moro e di Saas nella regione alpina occidentale, e come tali passi venissero progressivamente abbandonati sia a causa delle guerre con i Cantoni Svizzeri, che non consentivano più le necessarie libertà e sicurezza di transito, sia quando lo slancio assunto dall'economia milanese dai primi 30-40 anni del sec. XIV portò i mercanti ad aprire nuovi itinerari attraverso i passi delle Alpi Centrali, la Lorena e la valle del Reno.

Anche gli altri due valichi appartenenti al dominio savoiaro, il *Summus Poeninus* (o *Mons Jovis* - Gran S. Bernardo) e la *Columna Jovis* (Piccolo San Bernardo) nella Valle d'Aosta, che avevano avuto grande importanza nell'età antica, subirono un processo di decadimento nel Medio Evo, soprattutto quando gli itinerari commerciali, come si è detto, preferirono seguire, per raggiungere l'Europa settentrionale e il Mare del Nord, vie più dirette e meno costose, per non parlare di quelle marittime che videro il loro maggiore slancio proprio nel sec. XIV. Grande e Piccolo S. Bernardo, malgrado la loro attrezzatura, della quale diremo a proposito dell'organizzazione dei trasporti, e le strade afferenti, non pare abbiano avuta molta importanza per il commercio transalpino. Il pedaggio del Gran S. Bernardo, esatto a St. Rhémy, indica tra il 1324 ed il 1325 il passaggio di cavalli con carichi di pelli, stoffe, ferro, lane, vino, biade, sale, falci, ecc.; al pedaggio di Bard, fra il 1333 ed il 1335, sono segnalati sia carichi diretti in Lombardia, sia l'esportazione da questa regione di corazze e maglie di ferro<sup>150</sup>. Tuttavia, la presenza di molto bestiame grosso e minuto e di prodotti locali fa pensare ad un commercio legato per lo più all'ambiente alpino. Al pedaggio di Châtel-Argent (si v. la carta n. 1), che portava al valico del Piccolo S. Bernardo, da 6 aprile 1307 al 19 ottobre 1308 transitarono mercanti con 100 cavalli, per la maggior parte provenienti dalla Lombardia: 4 i milanesi, con complessivi 18 cavalli; 9 i lodigiani, con 59 cavalli; 5 i bolognesi, con 22 cavalli; 1 cremonese, 1 forlivese, alcuni bergamaschi, 2 piacentini. Châtel-Argent era anche luogo di mercato, che

<sup>150</sup> DAVISO, pp. 165, 393, 411.