

il commercio d'importazione in Lombardia delle lane tedesche, di stoffe pregiate, di formaggi, e soprattutto di cavalli e di *tele de Alamania*, ossia i famosi tessuti di lino, di *boldinelle*, e di *canevazii*, di *labores a rechamo*; di metalli preziosi e non preziosi e di manufatti metallici: tra questi ultimi, recipienti di bronzo e candelieri di ottone (nel 1478, Gabriele Mantegazza ne comprò 400 paia al prezzo di s. 14 al paio); lamiere, cucchiai (anch'essi di ottone e in quantitativi non trascurabili se, ad esempio, nell'ottobre 1477 Donato de Carugo ne comperò per L. 1.150 di imperiali, a L. 4 la dozzina). L'esportazione, oltre a quella del grano che assunse spesso peso politico²⁵², della frutta e del vino, comprendeva stoffe di lana di alto prezzo, quali i « drapi alti diversorum colorum », o di basso prezzo come certi « drapi celesti »; « drapi lane floreti albi a la piana »; « drapi lane beretino floreti stametis »; fustagni, filati, animali, coti, pepe, zafferano, cumino, ecc.

Nel 1490, ad esempio, Hans Keller, fattore del mercante Ludwig Rotengatter di Ulm compì un viaggio in Italia, toccando Genova e Milano. La via seguita passò anche in quell'occasione per il lago di Costanza e attraverso i posti di pedaggio di Chiavenna, Coira, Maienfeld, Feldkirch, Fussach (gli stessi usati anche dai rappresentanti della grande società di Ravensburg): a Genova, Keller comprò da Giovanni Spinola 8 some di zucchero di Madera per complessivi n. 450 pani, equivalenti a libbre 3.200 e del prezzo di L. 390 s. 3 in moneta milanese. A Milano acquistò da colui che lo fabbricava per lui del filo di ferro nei tipi del « passaperlo, gentil e spervat », pagandolo lire milanesi 76 e 1/2; mezza soma di seta nei tipi del velluto liscio nero, rosso e bianco (si ricorda, a questo proposito che il succitato ambasciatore milanese in Borgogna regalò al collega, signore di Rochefort, una pezza di velluto, in riconoscenza dell'aiuto prestatogli durante il viaggio) che gli era stata venduta da Ludovico de Ossa per L. 564 s. 10 milanesi. Keller prenotò inoltre, presso il banchiere Giovanni Antonio Custione (?) notevoli quantità di oro e di argento, che avrebbero dovuto essergli inviate ad Ulm in un secondo tempo. La rete commerciale del mercante Rotengatter risulta anche dalle località nelle quali il suo fattore riscosse dei crediti: Biberach, Ravensburg, Lindau, oltre naturalmente Milano, Genova e Pavia, dove acquistò nella stessa occasione anche dei libri per un totale di L. 4 s. 10, sempre di moneta milanese²⁵³.

²⁵² *Ibid.*, p. 142.

²⁵³ SCHNYDER, n. 766.

6. L'ORGANIZZAZIONE DEI TRASPORTI DI MERCI E PERSONE ATTRAVERSO I VALICHI ALPINI.

Come è stato rilevato anche di recente²⁵⁴, i trasporti per terra e la circolazione lungo le vie rotabili non sono stati fino ad ora oggetto di studi approfonditi, anzi le ricerche degli ultimi venticinque anni hanno consentito di vedere come tale settore sia rimasto uno dei più trascurati nell'ambito della storia economica, e ciò non solo per i paesi dell'Europa occidentale, ma anche per quelli dell'Europa centrale²⁵⁵. E' probabile che lo scarso interesse verso l'organizzazione e l'evoluzione dei trasporti terrestri (è questo il caso anche delle relazioni presentate alla « Quinta Settimana » pratese) sia stato determinato, oltre che dalle difficoltà inerenti al reperimento e all'impiego delle fonti specifiche, anche dalla preponderanza assunta dalle città marinare, soprattutto italiane, che hanno monopolizzato con i trasporti marittimi l'attenzione degli studiosi, dato che le loro flotte furono associate fin dai tempi più antichi a momenti determinanti della vita dei popoli europei e dell'Oriente, ed ebbero un posto di grande rilievo nello sviluppo economico e politico delle città marinare stesse. Inoltre, si deve tener conto del fatto che si è sempre ritenuto che le vie terrestri siano state, dalla fine del sec. XIII, del tutto soppiantate da quelle marittime, anche se ciò non pare certo, almeno per il commercio milanese e delle due *Alamaniae*.

Una constatazione di fondo circa il trasporto terrestre nel Medio Evo, che spiega appunto anche la politica commerciale adottata da Milano, ci pare sia quella che esso riceve il suo impulso maggiore proprio dalla necessità di superare, con vie alternative, momenti di difficoltà o di crisi attraversati dai trasporti effettuati per le vie d'acqua (soprattutto marittime, ma anche fluviali), oppure situazioni politiche contingenti e locali, o ancora regimi di monopolio, come quelli esercitati, ad esempio, da Venezia.

Se le tecniche dei trasporti terrestri sono dunque ancora poco conosciute nella loro evoluzione, ancora meno lo sono i relativi costi, un dato invece la cui conoscenza sarebbe indispensabile per la comprensione dell'importanza e del peso, in termini di moneta, assunti dal

²⁵⁴ H. DUBOIS, *Techniques*, cit.; J. HEERS, *Pouvoir politique*, cit.

²⁵⁵ T. DUNIN-WASOWICZ, *Evoluzione*, cit.

commercio terrestre medioevale. Si ha peraltro l'impressione, scorrendo le fonti, che essi siano stati piuttosto alti²⁵⁶. Un altro aspetto del commercio, l'assicurazione delle merci contro i rischi del viaggio, è documentato per le vie terrestri solo dal tardo Trecento. Due documenti pubblicati da Melis e risalenti al 1384 e al 1395²⁵⁷ sono piuttosto interessanti, anzitutto perché riguardano due grossi carichi — nel primo caso 3 balle di *mercie* del valore di f. 1.600 e nel secondo 12 barili di zenzero per 108 rubbli di peso e per un valore di L. 800 — in secondo luogo perché mostrano l'uso della via Avigliana-Monginevro per andare da Genova a Parigi e per recarsi in Provenza, e l'impiego di muli someggiati per il trasporto.

Non riteniamo di procedere, in questa sede, ad una inchiesta circa i suaccennati problemi, né sarebbe possibile farlo a causa anche dell'ampio spazio geografico considerato: ci limiteremo pertanto ad alcune indicazioni che ci paiono di carattere generale. Esse sono state ricavate per lo più da alcuni statuti dei secc. XIV e XV appartenenti alla regione ossolana, e da altri documenti relativi ai valichi del Piemonte occidentale, e a qualche territorio transalpino.

A quanto risulterebbe²⁵⁸, gli astigiani sarebbero stati i primi, nel Medio Evo, ad effettuare trasporti organizzati attraverso i passi delle Alpi e la cosa appare abbastanza probabile, dati il posto ed il peso che essi avevano nel grande commercio internazionale. E' noto inoltre che lungo l'itinerario del Moncenisio, da Susa verso sud, esistevano organizzazioni di trasporti che effettuavano i viaggi con carri trainati da buoi, e *vecturales* che si assumevano anche il pagamento delle tariffe di pedaggio nelle località scaglionate lungo il loro itinerario. Anche la via per il valico del Gran S. Bernardo, che fu molto usata nell'antichità e nell'Alto Medio Evo, fu sempre attrezzata in modo particolare. L'antico ospizio, costruito nel 1050 al culmine del colle (m. 2.467) e di cui re-

²⁵⁶ Il trasporto da Milano ad Avignone nel 1395 costava circa s. 60 per balla di 22 pezze; dazio e « riva » sullo stesso itinerario, d. 22 alla pezza. Il viaggio Milano-Genova-Avignone, via mare, compresi i pedaggi, costava f. 4 s. 21 di genovini per balla di fustagno; via terra, f. 4 s. 16: si cfr. L. FRANGIONI, *Sui modi*, cit., cap. 8; da Costanza a Chiavenna il trasporto veniva a costare f. 5 per balla, tutto compreso. Per la tariffa Costanza-Biasca e viceversa, si cfr. questo stesso lavoro a p. 82.

²⁵⁷ F. MELIS, *Origini e sviluppi*, cit., p. 207, n. 18 e tav. XLVI.

²⁵⁸ DAVISO, p. 55, e n. 50, ma la citazione del LAURENT non è stata rinvenuta al luogo indicato.

stano pochi ruderi, era probabilmente un fabbricato quadrangolare di m. 18 x 13,50, con muri solidi e di buon spessore, composto di un piano terreno e di un primo piano, in cui si trovavano la cucina, il refettorio, la sala comune, i dormitori per i viandanti e gli alloggi dei monaci. Negli antichi documenti l'Ospizio, davanti al quale passava la strada transalpina, risulta dedicato a S. Nicola (cosa questa comprensibile, se si pensa che esso era collocato sulla via da e per la Terrasanta: i pellegrini si imbarcavano spesso a Bari). Fondato per accogliere i poveri e i viandanti — « ad opus pauperum », oppure « domus pauperum », od anche « domus hospitalis » — divenne ben presto così conosciuto per l'attività svolta, da essere oggetto di donazioni e lasciti di beni immobili e fondiari, localizzabili non solo in tutta l'Italia compresa la Sicilia, ma anche a Parigi e a Londra. A St. Rhémy e a Etroubles vi era un'organizzazione di trasportatori che si occupava sia di guidare i viaggiatori, sia delle merci e che, come altrove, era fondata sul principio della « vicinanza », con esclusione dei forestieri. Infatti il monopolio dei trasporti spettava agli abitanti di St. Rhémy per il versante aostano e a quelli di Bourg-St. Pierre per quello vallesano. Si è a conoscenza che le guide — *marucci, marones, marroniers*, con il loro caratteristico abbigliamento — esistevano già intorno al sec. X. Un viaggio compiuto nel 1128 da due ecclesiastici mostra come dal 25 dicembre al 1° gennaio essi riuscissero ad effettuare il percorso da Piacenza ad Etroubles²⁵⁹. Secondo quanto risulta dal racconto, i *marones* avevano l'abitudine di camminare in testa alla colonna, seguiti dai pellegrini, dai cavalli senza cavalieri e infine dai signori che potevano usufruire così di un sentiero meglio tracciato e battuto. Per la valle d'Aosta e per il valico del Gran S. Bernardo, sono documentati, oltre a quello del passo, gli ospizi di Fonteintes, St. Rhémy, St. Oyen, Etroubles, Gignod; per il passo del Piccolo S. Bernardo, oltre a quello di S. Nicola sulla sommità del colle, vi erano quelli di Balme, Morgex (in numero di due), Salle, Liverogne, Villeneuve. Ospizi ed alberghi per viaggiatori si trovavano anche sugli altri valichi e, naturalmente, nei luoghi di pedaggio e sosta delle merci, che venivano ricoverate negli

²⁵⁹ « ... ad villulam quae est in pede montis Jovis, quae vocatur Restopolis... »: *Rodulfi gesta abbatum Trudonensium*, cit., p. 307; DAVISO, *Attraverso il Monte Giove nel Medio Evo*, in « Augusta Praetoria », 1951, pp. 135-42; SCHULTE, I, p. 80 ss.; p. 102 ss.

appositi fabbricati²⁶⁰. E' documentato un ospizio sul Moncenisio (dove per i trasporti erano utilizzati i muli) ed altri ricoveri sui colli dell'Argentera, di Tenda, delle Finestre e del Ferro; tuttavia questi ultimi non sono stati presi in considerazione, in quanto non risulta finora che i mercanti milanesi se ne siano serviti.

Più ampia, come si è detto, la documentazione per la regione ossolana: il succitato gruppo di statuti, scaglionati dal 1321 al 1493, consente infatti di allargare anche al settore dei trasporti il quadro relativo al commercio milanese attraverso i valichi del Sempione, Monte Moro, Saas, Gries e S. Giacomo, già piuttosto circostanziato.

Non entriamo qui in merito ai percorsi delle strade della Valle d'Ossola e valli afferenti, per i quali rimandiamo alla carta n. 2, ma daremo solo le indicazioni che si renderanno via via necessarie.

Gli statuti di cui ci siamo occupati concernono la Val Divedro (1321), Villadossola (1351), Vogogna (1374), Mergozzo, comune rurale dipendente da Vogogna (1378), Domodossola (1425), Val Formazza (1486 e 1493)²⁶¹. La prima considerazione che si può fare è che l'organizzazione dei trasporti, facente capo alle collettività montane interessate ai valichi alpini, si fondava sul sistema politico-sociale della « vicinanza ». Tale aspetto è rilevabile anche per i trasportatori della Val Leventina, nella località di Quinto (1408) (in prossimità di Faïdo, sotto Ambri, lungo la via del valico del Lucomagno), che anche nel Medio Evo comprendeva 5-6 abitati tra cui Chiarengo, S. Martino, Catto²⁶², oltre che per i già citati centri della Valle d'Entremont.

* * *

I trasportatori, cui spettava l'esclusività del servizio, risultano ovunque riuniti in corporazioni e dipendenti dal *partitor ballarum*, che

²⁶⁰ DAVISO, p. 52.

²⁶¹ *Statuta Vallis Diverii* (1321) a c. di G. Alvazzi, Novara 1943; *Statuti di Villadossola* (1351) inediti, ms. in Biblioteca Oscellana - Collegio Rosmini, Domodossola; *Statuta communitatis Vogoniae* (1374) in E. BIANCHETTI, *L'Ossola inferiore*, vol. II, Torino 1878; *Statuta communitatis Mergotii* (1478), ibid.; *Gli statuti antichi di Domodossola* (1425), a c. di G. Vitale Amodini de Capis della Silva, Parma 1898; *Gli statuti della Val Formazza* (1486-1493) a c. di U. De Censi, in « Val Formazza » Arese, 1961. Ad essi si aggiungano gli *Statuta jurisdictionum* e gli *Statuta merchantorum Mediolani*, cit., fo. 216 e 339 e *I registri*, cit., 16, 150 (a. 1438).

²⁶² BRENTANI, *Codice diplomatico ticinese*, vol. III, a. 1408.

appaltava ogni anno l'esercizio dei trasporti, e che può essere quasi ovunque considerato un ufficiale del comune. Negli statuti della Val Divedro, importante in quanto conduceva al valico del Sempione, le norme relative alle funzioni del *partitor* e dei trasportatori sono più circostanziate che altrove, tuttavia esse presentano elementi comuni con quelle delle località finitime, che possono servire a fissare alcuni aspetti generali. Anzitutto, si può rilevare, per quanto concerne l'ambito sociale della corporazione, che vi erano ammessi soltanto coloro che godevano dei diritti di « vicinanza » ed erano stimati sia pure per una piccola cifra²⁶³. In alcuni casi, come a Domodossola, il diritto a partecipare all'organizzazione dei trasporti si conseguiva dopo due anni dall'acquisizione della « vicinanza »²⁶⁴; in altri, come a Vogogna, i *forenses* che avessero trasportato abusivamente dei carichi erano multati di s. 10 imperiali²⁶⁵.

Il *partitor ballarum*, sempre persona facoltosa, conseguiva in genere l'incarico attraverso un'asta pubblica — l'incanto della sosta — ed aveva i più ampi poteri circa l'esercizio delle sue funzioni²⁶⁶. Talvolta esso era nominato dai consoli del comune e, se assente, sostituito da essi²⁶⁷. A Mergozzo, era affiancato dal *sostator*, responsabile della sosta per le merci²⁶⁸; a Vogogna, da un *praeceptor*²⁶⁹ con l'incarico di pesare le balle, organizzare i turni di trasporto e dare il via alla partenza dei carichi. Generalmente annuale, l'ufficio del *partitor* era esercitato dietro giuramento e comprendeva alcuni obblighi, tra cui la garanzia di solvibilità e il deposito cautelativo di L. 10 da versare prima dell'assunzione dell'incarico. Il *partitor* era responsabile inoltre di tutte le merci in transito per la valle e doveva renderne conto al *camparius* del comune ogni volta che ne venisse richiesto. Quasi ovunque era scelto, come si è detto, tra i « vicini »: sola eccezione il caso di Vogogna, in cui un *forensis* poteva assumere l'incarico purché abitasse nella zona compresa tra la parte inferiore del « Riale de Dresio » e la superiore della « Lan-

²⁶³ *Statuta communitatis Vogoniae*, cap. 49.

²⁶⁴ *Gli antichi statuti di Domodossola*, cap. 48.

²⁶⁵ *Statuta Vogoniae*, cap. 63.

²⁶⁶ *Statuta Vallis Diverii*, cap. CXVIII.

²⁶⁷ *Statuti di Villadossola*, cap. 1.

²⁶⁸ *Statuta communitatis Mergotii*, cap. 13.

²⁶⁹ *Statuta . . . Vogoniae*, capp. 57 e 58.

cha sub Vogonia », ossia oltre il Toce verso il borgo²⁷⁰. A Mergozzo, dal 1378, si poteva acquistare il diritto di vicinanza pagando L. 20 imperiali²⁷¹. Il *partitor* era tenuto inoltre ad osservare gli statuti locali e quelli dei trasportatori; non doveva sottrarre balle di merci o mercanzie sciolte, né modificare l'ordine dei turni, e ciò sotto pena della perdita dell'incarico, aggravata dal divieto di presentarsi anche in seguito alle aste²⁷². A Domodossola, il *partitor* si impegnava a denunciare coloro che avessero agito contro la normativa sul commercio e a rendere il viaggio delle merci il più sollecito possibile²⁷³. Sempre in Val Divedro, i *partitores* erano obbligati a leggere, o a far leggere in pubblico, entro 8 giorni dall'ingresso in carica, gli statuti dei trasportatori, affinché costoro fossero informati dei loro diritti e doveri: tuttavia non era consentito di convocare i trasportatori stessi davanti al Consiglio di Credenza senza il permesso dei consoli del Comune.

Le persone addette al trasporto vero e proprio erano divise in *carratores*, *vecturales* e *portatores ad dorsum*, e ciò ovviamente a seconda del percorso che erano tenute a compiere. I *carratores* viaggiavano in pianura, nel tratto Mergozzo-Villadossola-Domodossola, con i mezzi trainati da cavalli, buoi od anche muli (le relative menzioni sono negli statuti della Val Divedro); dopo Domodossola entravano in funzione gli animali da soma guidati dai *vecturales*; i tratti più ripidi erano compiuti dai *portatores ad dorsum*. I turni erano molto rigidi, e così la consegna al trasportatore del carico che gli spettava, che avveniva in base all'ordine con cui i carichi stessi erano stati presentati al *partitor* per l'inoltro. Il trasporto doveva essere pagato subito e i carichi, soprattutto quelli a spalla, compatibili sia colle possibilità fisiche del trasportatore, sia con il percorso da compiere. In Val Divedro, i *portatores ad dorsum* erano tenuti a non trasportare somme superiori agli 8 rubbi per libbra di 12 onces; a Domodossola, i cavalli impiegati per il traino, o la soma, dovevano essere almeno del valore di L. 16 (nel 1425). Inoltre, era vietato al vetturale di « chamblare de equo in equum vel de mulo ad mulum modo aliquo », salvo il caso in cui l'animale si fosse ammalato (ma per non più di un mese)²⁷⁴, mentre a Villados-

²⁷⁰ *Ibid.*, cap. 48.

²⁷¹ *Statuta . . . Mergotii*, cap. 45.

²⁷² *Statuta . . . Diverii*, cap. XXXIII.

²⁷³ *Gli antichi statuti*, cit., cap. 52.

²⁷⁴ *Ibid.*, cap. 87.

sola era previsto un risarcimento, effettuato dal *partitor*, « semel (del valore) pro plaustro fracto et bis pro bove zopo ».

Dall'esame delle disposizioni risulta inoltre evidente che le organizzazioni delle varie vallate erano collegate tra loro non solo all'interno della regione ossolana, ma anche con quelle delle valli finitime: ad esempio, attraverso la Val Bedretto, con quelle del versante svizzero del Gottardo, effettuando il cambio ad Airolo. Le norme relative alle merci erano anche esse molto attente e numerose, onde salvaguardare i carichi nel miglior modo possibile: le balle, segnate dal *partitor* e dai trasportatori, venivano pesate al momento della consegna da parte del mercante e all'arrivo a destinazione; non potevano esser depositate se non nei luoghi prestabiliti (soste), a meno che non vi fosse un ordine scritto del committente. In Val Formazza, il trasportatore che fosse giunto per primo a Valtoggia (dopo la salita) poteva caricare subito la prima soma che fosse pronta ed iniziare il viaggio di ritorno, e così di seguito per coloro che lo seguivano. Essi viaggiavano in colonna, con i carichi someggiati su cavalli, ma con buoi di riserva in caso di incidenti o difficoltà. Multe, anche di notevole entità, punivano ovunque le infrazioni alla normativa. Si fa presente che gli *Statuta mercatorum* di Milano stabilivano norme particolari per i *ligatores* e per i *conductores ballarum*. I primi erano tenuti a giurare, entro il mese di gennaio di ogni anno, di legare bene le balle, di eseguire con onestà il loro compito e di non fare alcunché che tornasse a danno della pubblica utilità e del commercio, sotto pena di essere esentati dall'incarico e di una multa di L. 50 di terzoli. Essi dovevano inoltre lavorare in pubblico ed insegnare il mestiere a coloro che mostrassero interesse ad impararlo. Nel 1438 una grida ducale precisò i giorni nei quali non si potevano legare le balle delle merci: tutte le domeniche, Natale, S. Stefano, S. Giovanni evang., festa degli Innocenti, Circoncisione, Pasqua, Pentecoste, Epifania, Ascensione, quattro Feste della Vergine, festa dei 12 Apostoli, natività di S. Giovanni Battista, Ognissanti, « Corpus Domini », S. Ambrogio, S. Silvestro. Quanto ai *conductores*, coloro che facevano il servizio « ex partibus de Ultramontibus » non potevano trasportare più di 50 balle per volta, se accompagnati da un servitore, o più di 30 in caso contrario. Le balle di ciascun *conductor* dovevano viaggiare in gruppo e non mischiate con quelle degli altri; la multa prevista per i contravventori era di L. 10 di terzoli e la perdita del nolo per le balle trasportate in più del numero

fissato. Da quanto sopra sembra quindi di poter rilevare che l'*Universitas mercatorum* di Milano controllava direttamente l'organizzazione milanese dei trasporti, sulla cui esistenza e caratteristiche non si hanno peraltro notizie precise.

Una particolare attenzione era dedicata negli statuti ossolani alla manutenzione delle strade e dei ponti, alla quale erano, in genere, riservate alcune giornate, a discrezione dei consoli della comunità e del *partitor*, soprattutto alla fine dell'inverno.

Gli statuti delle Valli Divedro e Formazza e quelli di Villadossola, contengono anche alcuni capitoli relativi ai mercanti, che erano divisi in due gruppi: quelli che si dedicavano ai traffici transalpini e quelli che invece praticavano il commercio interno alla Valle dell'Ossola. In Val Divedro, colui che pagava « pronta cassa », oppure aveva un carico grosso, poteva ottenere la precedenza sugli altri. Una volta prenotato il viaggio, era però preferibile non tardare nella consegna delle merci; in caso contrario il trasportatore avrebbe avuto diritto ad un risarcimento, in quanto non poteva partire in nessun caso dopo l'ora terza, ossia dopo le ore 9 del mattino.

Eccetto che in Val Formazza, il mercante non aveva possibilità di scegliersi il *vecturalis*; sempre nella stessa valle, i mercanti che transitavano con mezzi propri potevano fermarsi e far pascolare gli animali per un giorno ed una notte al massimo, sia nell'andata sia nel ritorno. Qualora non avessero ottemperato a tali disposizioni sarebbero stati multati di s. 2 al giorno per ogni animale in loro possesso, con sequestro degli stessi. E' evidente pertanto che il transito lungo questa valle, che univa l'Ossola alle città di Lucerna e Basilea (passo di S. Giacomo) e di Berna (passo del Gries) era considerato molto importante: la necessità di una capillare normativa era forse determinata dal collegamento con i trasportatori transalpini.

* * *

Delle soste per le merci si è già detto parlando dei rapporti intercorsi tra i mercanti milanesi e il Vallese; possiamo ora aggiungere qualche altra informazione. A Varzo (Val Divedro) la sosta era costituita da un vasto edificio adibito a magazzino (in cui si tenevano anche le riunioni del Consiglio di Credenza) e di un alloggio per i viaggiatori; a Vogogna, il traffico doveva essere notevole se le merci arrivavano al deposito ad ogni ora del giorno; qui venivano smistate ed avviate per

il valico del Sempione o per quello di Monte Moro. La sosta di Vogogna era forse situata presso l'Ospizio della « Masone »²⁷⁵, dove erano anche il ponte su travi e le grandi stalle, utilizzate, a quanto pare, per le diligence ancora nel sec. XIX. A Mergozzo, la sosta riceveva le merci provenienti « a partibus inferioribus et euntes ad partes superiores . . . tam per terram quam per aquam »²⁷⁶, ma vi era transito anche in senso inverso. Nelle Valli Antigorio e Formazza, data la difficoltà presentata dalle strade, le soste erano più d'una, scaglionate a breve distanza le une dalle altre (si v. la carta n. 2).

I viaggiatori alloggiavano in ospizi od alberghi costruiti in località che distavano generalmente una giornata di cammino. A Mergozzo vi era una cappella-rifugio per viandanti dedicata ai santi Quirico e Jullitta, particolarmente venerati dai soldati bizantini quali protettori dei feriti in guerra. Nei pressi della cappella vi era anche un ospizio, con una grande sala di forma rettangolare che serviva da refettorio e da dormitorio. Cappelle-rifugio si trovavano anche ad Orta, sul lago omonimo, ad Oggebbio e a Domodossola. Come si è detto, a Vogogna vi era la « Masone » degli ospitalieri di S. Giovanni di Gerusalemme, che esercitava anch'essa funzioni di ospitalità. Era costruita sulla riva sinistra del Toce, poco più in basso del ponte: il piazzale antistante era chiuso ad ovest da un portico e ad est da un lato della chiesa di S. Maria Annunziata: l'uno e l'altra godevano del diritto di asilo. Un grosso muro difendeva la proprietà circostante chiudendo il tutto come in una fortezza. A Domodossola ebbe forse funzione di ospizio l'ospedale di S. Biagio; sul passo del Sempione, l'ospizio dedicato a S. Giacomo è ricordato fino dal 1235, ma era forse anteriore. Si trovava proprio sotto il valico, presso il lago Hobschen; era tenuto anch'esso dagli Ospitalieri di S. Giovanni e dipendeva dalla Casa di S. Giovanni di Salgesch, tra Leuk e Sierre²⁷⁷. A Briga, un secondo ospizio, costruito nel sec. XIV, fu dedicato a S. Antonio. Altri si trovavano presso Premia (Val Antigorio), sul passo di S. Giacomo (dedicato a S. Nicola), in Val Vigizzo (dedicato a Santa Maria Maggiore)²⁷⁸.

²⁷⁵ BIANCHETTI, *L'Ossola*, cit., p. 263 ss.; GREMAUD, I, nn. 319, 394, 478, 498.

²⁷⁶ *Statuta . . . Mergotii*, cap. 13.

²⁷⁷ R. MORTAROTTI, *Gli ospizi del Sempione* cit., pp. 1-4; GREMAUD, I, n. 406; IV, n. 1884, 3 giugno 1345; SCHULTE, I, pp. 459-67.

²⁷⁸ G. DE MAURIZI, *Le valli Antigorio e Formazza*, cit., p. 122; Id., *Santa Maria Maggiore a Crana*, cit., p. 80.

Gli statuti delle località ossolane consentono anche di rilevare alcuni pedaggi, che erano differenziati a seconda che si trattasse di commercio transalpino od interno. A Mergozzo, i bovini pagavano *pro capite* s. 3; gli ovini e i suini s. 1; a Vogogna gli animali di piccola taglia s. 3 al centenario; i bovini s. 1 al capo; in Val Divedro, il pedaggio degli animali da esportazione nel Vallese era di s. 6 per i cavalli, 4 per i bovini (eccettuati i vitelli da latte), 2 per i suini e 1 per tutte le bestie più piccole. Le altre merci, che viaggiavano in balle, fardelli, sacchi, ecc. ed erano pesate sulla pesa pubblica, venivano sottoposte a pedaggi di sosta e *partita*. A Mergozzo, le merci giunte per via di terra o lacuale e dirette verso l'Ossola superiore pagavano s. 3 imperiali ogni rubbo (Kg. 8 circa) per carichi superiori a 43 rubbi, e s. 2 per la sosta qualunque fosse il formato del carico. Le merci provenienti dall'Ossola superiore e dirette a Pallanza pagavano s. 2 imperiali per balla, più 2 per la sosta, per la partita e per il trasporto verso la località seguente. Se però un mercante avesse voluto trasportare in proprio le merci, avrebbe dovuto pagare al Comune d. 8 più d. 2 per la sosta²⁷⁹. Le merci registrate al pedaggio di Vogogna erano pelli, corna, caldaie di rame, lana, chiodi, cera, cenere, resina, *cerussa*, calzari, lino e canapa, terrecotte e vetrerie, guado e *merzerie*; il trasporto veniva a costare s. 3 imperiali per ogni rubbo²⁸⁰. In Val Divedro, le merci in transito (escluse le derrate alimentari) pagavano s. 10 e altri 10 costava il proseguimento del viaggio oltre la chiesa di S. Marco. Il *pedagiarius* doveva versare al *vecturalis* altri cinque soldi per soma che non superasse i 18 rubbi (Kg. 144 circa); oltre questo peso, si pagavano s. 8 per ogni rubbo in più. Tra le merci citate in esportazione dal Vallese, figura anche il sale proveniente dalle miniere di Aigle (si v. sopra, p. ...).

Una tariffa del pedaggio pagato dalle merci che transitavano per il Vallese sottoposto al vescovo di Sion esisteva già intorno al 1217: le balle delle merci pagavano ciascuna d. 12; d. 1 invece quelle « de calibdis ... vel de quoquo ferro », e così pure quelle delle « armaturae quae ducuntur de Lombardia ». L'introito concesso dal vescovo di Sion al suo senescalco, esatto « ex negotiatoribus ex negotiationibus suis » « pro custodia rerum suarum » ammontava a d. 12 per le balle di stoffe di seta e per cavalli da guerra; a d. 6 per quelle di lane, cera, fu-

²⁷⁹ *Statuta ... Mergotii*, cap. 14.

²⁸⁰ *Statuta ... Vogoniae*, capp. 14, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 31, 32, 33.

²⁸¹ *Statuta ... Vallis Diverii*, capp. LXVI, LXVII.

stagni, cordovani ed armi e a d. 2 per i carichi minori²⁸². Il ricavato del pedaggio della castellania di Granges, infeudato nel 1272 dal vescovo a Pietro Leoni (di cui si è detto a p. 38), era di complessive L. 15 s. 10 mauricensi: venivano esatti d. 1 per balla e d. 2 per cavallo; quello di Ayent valeva probabilmente L. 852²⁸³. Il diritto di pesatura delle merci, dato in feudo nel 1295 ai cittadini di Sion fu valutato L. 80 mauricensi, più L. 4. Il « pondus sive loz grand peyz ballarum » era di d. 1 per balla intera e di d. 0,5 per mezza²⁸⁴. Il 14 settembre 1332, Nicoletto d'Hérens, *partitor ballarum* acquistò da Pietro *Barbitonsor*, cittadino di Sion e procuratore di quella comunità, « omnes fructus, proventus et obventiones divisionis seu de la partison ballarum bolonum et aliarum mercium » in transito per Sion, per L. 7 mauricensi²⁸⁵. Il pedaggio esatto da Pietro de la Tour di Châtillon ad Aigle era, nel 1333, per la parte di sua spettanza, di f. 1 per ogni balla di merci e per ogni « magnus equus »²⁸⁶; la sosta di Briga fu concessa nel 1335 a certo Stefano *de Prez* per L. 26 losannesi l'anno²⁸⁷.

La grande frammentazione dei pedaggi, infeudati a signori o a comunità rende assai difficile, come si può constatare, il ricavarne qualche dato completo. Gli esempi in questo senso, oltre a quelli citati nel corso del lavoro, sono più d'uno: *Theodulo de Cruce* teneva nel 1338 in feudo ligio dal vescovo di Sion d. 1 per ogni balla in transito da Sion e per ogni « magnus equus »; per ogni carico di merci « que ducuntur sub parvo pondere » riceveva d. 2 e d. 1 « pro quolibet equo vel mulo »²⁸⁸; lo stesso caso si verificava, sempre per il pedaggio di Sion, per *Goyffredus de Comba*, il quale aveva però anche l'onere della manutenzione delle strade²⁸⁹. Due *cives* di Sion tenevano in feudo parte del pedaggio del ponte locale e pagavano il censo in libbre di pepe²⁹⁰. *Perrodus* « de ponte de Rida » teneva nel 1339, dal

²⁸² Si v. sopra, pp. 33-4

²⁸³ GREMAUD, II, n. 797.

²⁸⁴ *Ibid.*, n. 1067.

²⁸⁵ *Ibid.*, IV, n. 1642.

²⁸⁶ *Ibid.*, s. 1653.

²⁸⁷ *Ibid.*, n. 1686.

²⁸⁸ *Ibid.*, n. 1727.

²⁸⁹ *Ibid.*, n. 1728.

²⁹⁰ *Ibid.*, nn. 1729, 1730.