

PORTI FLUVIALI E PONTI IN ETÀ MEDIEVALE. IL PO E L'AREA PADANA.

ROBERTO GRECI

UDC: 711.453.4-167(282.245.13)"04/14"

Original scientific paper

Manuscript received: 29. 03. 2016.

Revised manuscript accepted: 22. 04. 2016.

DOI: 10.1484/J.HAM.5.111346

R. Greci

Dipartimento di Lettere, Arti, Storia e Società

Via Massimo d'Azeglio 85, 43125 Parma

Italia

During the Middle Ages the Po Valley guarantees the continuity of trade and the progress of the economy of northern Italy. The sources tell us that many river ports and docks were useful to the manors of monasteries and churches, holders of public rights. These sources also allow to identify some significant trends: the progressive expansion of a modular system of waterways, even if the navigation is impossible today (see the case of Bologna), and the growing involvement of the neighboring towns into the river system (Pavia, Piacenza, Cremona, Mantova and so on). Outside the cities, the castles and the parish churches on the river ports attest that the ports attract settlements and territorial powers (Canossa). Furthermore, the coincidence of ports and ponti (i.e. ferries for river crossings) promotes the vitality of the roads; the stretch of the river between Cremona and Parma, for example, is an important meeting point between Po river and the road of Monte Bardone, which was the favourite road for the Lombards to reach Tuscany through the Appennines.

Keywords: High Middle Ages, Po Valley, River ports

La storiografia italiana, negli ultimi anni, si è concentrata in maniera significativa sullo studio della viabilità medievale. L'interesse non è stato rivolto solo alla ricostruzione dell'andamento e delle trasformazioni degli itinerari, ma ha portato anche alla elaborazione di una categoria interpretativa dei fenomeni storici connessi, quell' "area di strada", che bene indica lo stretto rapporto tra viabilità e vocazioni (economiche, politiche e culturali) di certe regioni o di certe zone. A fronte di una maggiore attenzione alla viabilità terrestre, come anch'io in passato ho fatto avviando una serie di ricerche dedicate all'Emilia occidentale all'interno di un progetto di ricerca europeo, una minore attenzione è stata dedicata alla viabilità fluviale e alle strutture delle comunicazioni che la viabilità fluviale consentiva¹. Le ragioni di questo sono da riconoscersi in almeno due cause. Prima di tutto si ritiene comunemente che in età medievale si sia passati da una prevalente "fluvializzazione dei trasporti" altomedievale (la definizione, risalente a Roberto Sabatino Lopez fa riferimento soprattutto all'ambito economico) ad una crescente e inarrestabile prevalenza della viabilità terrestre nel basso medioevo a seguito di una più stabile capacità di coordinamento delle strutture politiche, del miglioramento degli strumenti tecnici, del capillare ampliamento delle reti di rapporti. In secondo luogo (e per conseguenza) si ipotizza il depotenziamento di strutture materiali, che però, almeno in parte, può essere l'effetto di una deformazione prospettica che spesso pesa nell'osservazione del passato. Eppure le fonti evidenziano che ambienti lagunari e fluviali non sono spazi vuoti ma sono un terreno fecondo per la ricerca storica e archeologica, quest'ultima, in realtà, più difficile e fortemente condizionata dalla casualità.

Non v'è dubbio che l'importanza delle comunicazioni fluviali rimane viva per tutta l'età medievale, specie in quelle zone in cui la presenza di corsi d'acqua di una certa portata continua a rendere più agevoli e più economici comunica-

zioni e trasporti. Una di queste zone, una vera e propria "area di fiume" (mutuo il concetto dall'"area di strada") è l'intera Pianura Padana che si configura come un sistema complesso comprendente il Po, spina dorsale dell'insieme, ma anche la rete fitta di corsi d'acqua ad esso collegati. Area di fiume, quindi e non solo una sommatoria di *luoghi* di fiume perchè ritengo che si possa cercare di guardare al fenomeno in una prospettiva ampia che superi (senza necessariamente escluderlo) il descrittivismo minuto; il che implica, beninteso, un ampio lavoro di censimento e di catalogazione che sarebbe necessario portare avanti. Le ragioni dell'abbinamento *porti* e *ponti* conenuto nel titolo di questo intervento, infine, risiede nella possibile sovrapposizione delle due realtà; con il termine *portus*, infatti, le testimonianze possono alludere anche (o solo) all'imbarco del traghetto per l'attraversamento del fiume, una funzione che in molti casi coincide, quindi, con quella propria del ponte generando frequenti incertezze nella lettura delle testimonianze.

Il fiume Po, per buona parte navigabile in età antica (quantomeno da Pavia, ma secondo alcuni autori antichi perfino da Torino) è rimasto anche nell'alto Medioevo un'arteria di comunicazione continuativamente sfruttata, non foss'altro perchè poteva congiungere agevolmente due città fondamentali nella politica del tempo, Pavia e Ravenna. In questa sede vogliamo rimarcare il collegamento tra il fiume, i centri economici e i centri urbani più o meno prossimi al suo corso; questi ultimi poterono avvantaggiarsi di questa vicinanza, alimentando le proprie economie e garantendo ai territori interni di aprirsi al commercio a distanza superando le crisi conseguenti ai rivolgimenti del primo medioevo e determinando uno sviluppo più rapido e consistente rispetto a quelli di altre aree italiane. Il Po, insomma, ci appare come l'asse portante di un sistema ben più vasto e complesso se consideriamo l'ampio spettro dei suoi affluenti, che diversamente da oggi venivano utilizzati per la navigazione talora

¹ R. Greci, a c. di, *Un'area di strada: l'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche*, Bologna 2000.

proseguendo anche in questo caso l'eredità romana, e la percorribilità di un sistema stradale sempre vivo, pur nella variabilità dei suoi percorsi.²

E' noto che Sidonio Apollinare, nel suo viaggio da Lione a Roma (V secolo), utilizzò il Po per attraversare, su una nave *cursoria*, la Gallia Cisalpina. Il percorso tra Pavia e Ravenna, in età tardo-antica, era ancora bene organizzato; scandito dalle tappe del servizio postale, si articolava in due tratti e tra il primo (Pavia, Cremona, Brescello) e il secondo (Ostiglia, Voghenza, Ravenna) era prevista una regolare sostituzione dei battellieri. La vasta rete idroviaria romana era costituita da un sistema integrato tra le aree lagunari adriatiche (da Aquileia a Ravenna), il Po e i fiumi che rendevano permeabile la zona continentale. L'Adige, ad esempio, favoriva i collegamenti della costa con Verona, ma anche col Trentino fino alle vicinanze di Bolzano (Bronzolo), mentre altri affluenti avvicinavano il basso corso del Po ai laghi e ai valichi alpini sostenendo il trasporto di merci quali vino, legname, marmi, troppo pesanti e ingombranti per circolare sulle strade (Emilia, Postumia, Gallica). Da Ostiglia ci si poteva dirigere verso il Nord tramite Mantova, Peschiera, lago di Garda e poi, attraverso la valle del Sarca, raggiungere Trento e le Giudicarie; itinerari su cui agivano quei battellieri veronesi (di Mantova e Peschiera) e bresciani (a Sommolago) organizzati in corporazioni. L'età romana ci ha lasciato inoltre memoria di canalizzazioni pensate per agevolare la navigazione fluviale sempre soggetta ai rischi dei bassi fondali: ad esempio la fossa aperta nel Parmense da Emilio Scauro nel 109 a.C. e quella augustea del Piacentino (poi denominata *Fodesta*), così come la ben più importante Fossa Augusta che doveva collegare, tramite il vecchio corso del Po (*Padusa*), il porto di Ravenna con l'asse padano. L'area padana ha lasciato inoltre testimonianze archeologiche di attrezzature portuali. Tali sono le banchine del porto fluviale di Padova da cui si dipartivano ripide rampe verso la carreggiata che costeggiava il fiume e verso la piazza del mercato con magazzini porticati; o le più semplici ma non meno significative strutture di Sirmione e di Padenghe sul Garda, costituite da semplici moli di legno aggettanti nel lago, da ormecci in pietra e da bitte. Ci ha lasciato anche traccia di vari tipi di imbarcazioni funzionali al particolare tipo di navigazione che i fiumi padani potevano sostenere: quelle zattere (*rates*), piroghe, *monoxyla* rinvenute nel Bacchiglione, nel Brenta e a Comacchio nel Ferrarese cui dovevano affiancarsi le più fragili (e quindi scomparse) imbarcazioni di vimini e pelli (*carabus*) o quelle specie di sandali e burchielli di fasciame e a fondo piatto citati dalle fonti scritte (Tito Livio). Nelle città, presso i porti, dovevano forse essere ubicate infrastrutture simili agli *horrea* di Aquileia, Padova, Ostiglia, Piacenza, Pavia.³

Questo assetto con le infrastrutture necessarie al suo funzionamento dovette subire un sensibile degrado nell'alto Medioevo a seguito delle peggiorate condizioni economiche

e delle non lievi trasformazioni a seguito della frammentazione politica che rendeva evanescente ogni forma di coordinamento. Infatti, se si esclude l'età longobarda, per la quale, come vedremo, abbiamo notizia di un interessamento pubblico alla navigazione padana, il periodo successivo è una progressiva tendenza alla frantumazione dei poteri che culminerà con l'affermazione delle autonomie cittadine nell'età comunale. Questo quadro deve essere tenuto presente anche ai nostri fini perché l'assenza di un'autorità pubblica dovette implicare l'assenza di una sistematica regolamentazione progettuale⁴, particolarmente indispensabile per i fiumi e per il Po in particolare, il quale, per la sua natura ondivaga, ha sempre richiesto forme di manutenzione (argini, consolidamento di sponde, bonifiche) che ne garantissero la complessiva funzionalità⁵. Il protagonismo del potere pubblico nella sorveglianza del corso del fiume e delle sue rive, considerate demaniali quanto al loro uso, era un'eredità che affondava nel diritto romano⁶ e che si proiettava nei regni romano-barbarici e anche oltre quando, in maniera indiretta, gli utenti avrebbero continuato nell'obbligo di fornire prestazioni in natura o in denaro a chi avrebbe sostituito il pubblico nel possesso delle diverse parti del fiume.

Se ancora durante la guerra greco-gotica la via fluviale padana appare intensamente frequentata, successivamente non mancarono di farsi sentire le conseguenze destrutturanti del conflitto longobardo bizantino: i blocchi delle foci e la conquista e la distruzione di Cremona e di Brescello da parte di Agilulfo furono indubbiamente fattori potenzialmente destrutturanti. L'interesse per il Po delle fonti normative, tuttavia, attesta come esso continuasse ad essere percepito come elemento indispensabile per il Regno il cui territorio si estendeva per buona parte al di qua e al di là del fiume. Le leggi longobarde, che pure non vanno oltre la menzione della figura del *portonarius* incaricato di impedire il transito di ladri e schiavi fuggitivi, lasciano intravedere l'esistenza di porti, ovvero di ponti per l'attraversamento, quanto meno funzionali ad un traffico locale.

Nella situazione politica bipartita che si era creata, non erano più possibili progettualità ed interventi globali, a causa della compresenza dei bizantini su una parte del corso del Po, quella terminale, essenziale per gli scambi a lunga distanza. Ma, nel progressivo assestamento della nuova situazione, la via fluviale padana dovette rapidamente rianimarsi. Oltre alle notizie dell'esistenza di competenze tecniche nel regno longobardo ricercate, a detta di Paolo Diacono, dagli Avari nell'età di Agilulfo (primi anni del VII secolo), abbiamo soprattutto la eccezionale testimonianza dell'età liutprandea, una testimonianza di natura fiscale, indice di un assestamento amministrativo sul fronte degli scambi non velleitario e contingente, se potrà lasciare tracce ancora nel X secolo, a dar credito alle *Honorantiae civitatis Papias*, un testo dell'XI che però rifletteva situazioni precedenti⁷.

² L. CRACCO RUGGINI, *Economia e società nell'Italia annonaria*, Milano, 1961, p. 285

³ Per tutte queste notizie, G. UGGERI, *Aspetti archeologici della navigazione interna nella Cisalpina*, in *Aquileia e l'Alto Adriatico*, (Antichità altoadriatiche, XXXVI), Udine, 1990, p. 175-196. Le semplici imbarcazioni (chiatte) a fondo piatto continueranno a popolare fiumi e porti in età medievale: G. FASOLI, *Navigazione fluviale. Porti e navi sul Po*, in *Navigazione mediterranea nell'alto Medioevo. Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo*, 25, 14-20 aprile 1977, 2, Spoleto, 1978, p. 565-607, a p. 576 s.

⁴ P. RACINE, *Poteri medievali e percorsi fluviali nell'Italia padana*, in *Quaderni storici*, 31, 1986, p. 9-32, p. 9.

⁵ M. DI GIANFRANCESCO, *Per una storia della navigazione padana dal Medioevo alla vigilia del Risorgimento*, in *Quaderni storici*, 28, 1975, p. 199-226. Per un rapido sguardo all'area emiliana, vd. R. GRECI, *Vie di comunicazione e mezzi di trasporto nel Medioevo*, in *Cultura popolare dell'Emilia Romagna, Le origini e i linguaggi*, Cinisello Balsamo (Mi), 1982, p. 205-226

⁶ *Digesto*, 43, 12-15.

Il famoso patto di Liutprando del 715-730, infatti, attesta il traffico tra Comacchio e l'interno della Langobardia che vedeva il monopolio dei *militēs* comacchiesi nel trasporto e nel commercio del sale prodotto nel delta e destinato ai porti rivieraschi padani, sedi di ufficiali (*riparii*) deputati a riscuotere imposte per l'attracco delle navi e per lo scarico e la vendita delle merci: il porto mantovano, il porto *in capo Mincio*, quello bresciano, il porto *qui vocatur Cremona*, quello *qui appellatur Parmisiano*, il *portus qui dicitur Addua* e quello *qui dicitur Lambro et Placentia*. Il diploma cui ci riferiamo è ben noto ed è stato oggetto di attenzione a partire dagli studi di Cinzio Violante fino al successivo e più organico studio di Gina Fasoli⁸. La solidità e la durata della situazione ascrivibile all'VIII secolo è confermata dagli studi archeologici condotti sul sito di Comacchio. Iniziati negli anni Venti e intensificati negli anni Novanta del secolo scorso, gli scavi hanno evidenziato strutture importanti, frutto di investimenti e di progettualità significative. Palificazioni portuali, piattaforme lignee di maggiore e minore entità sostenute da ordinate file di grandi pali verticali che fanno pensare a moli e a spazi di lavoro per il carico, scarico e smistamento merci, ma anche costruzioni lignee destinate ad ospitare magazzini o abitazioni. Le strutture, che sfruttavano la presenza di un canale artificiale forse realizzato nell'alto medioevo e di un bacino lagunare, si presentano in un contesto dotato di un abitato centrale (ubicato dove oggi c'è la cattedrale) e di un abitato sparso pure esistente. Tale complessa realtà fa bene intendere l'importanza di questo scalo per i rapporti con Ravenna a sud (possibili grazie ai percorsi lagunari), con il Po e le città padane (a monte) e con l'Adriatico e Mediterraneo a est⁹; un'importanza che si ridusse solo alla fine del X secolo a seguito della comparsa nel traffico fluviale di Venetici, Ferraresi, Cremonesi e Pavesi, e alla concorrenza, nella zona lagunare, dei porti di Goro e di Volano, spettanti al monastero di Pomposa e alla chiesa ravennate e punti obbligati per l'accesso alle rotte marittime¹⁰.

Quanto finora detto consente alcune riflessioni sul ruolo dei porti fluviali padani nell'alto Medioevo. Innanzitutto le testimonianze di età longobarda ci mostrano come il tono economico di quell'età non fosse totalmente avvilito e, in particolare, come le fratture politiche non avessero determinato una totale interruzione degli scambi; e tutto ciò proprio grazie alla continuità della funzione del Po, dei suoi porti, dei suoi punti di attraversamento. Il patto di Liutprando ai Comacchiesi ci offre inoltre (in assenza di una cartografia) la possibilità di abbozzare la mappa di un sistema coerente di porti funzionanti nella parte longobarda del corso del fiume, quella che qui più ci interessa. Tale mappa non può essere

completa e puntuale per tutta una serie di ragioni: perché essa è limitata agli scambi coi Comacchiesi e agli interessi fiscali di età liutprandina, perché le località in essa considerate non trovano facili riscontri nella toponomastica odierna, perché il corso del Po è sensibilmente e continuamente mutato nel corso dei secoli manifestando una incessante provvisorietà, perché le strutture materiali dei siti portuali infine, elementari e fragili, sono scomparse senza lasciare tracce individuabili con una superficiale analisi del territorio, peraltro anch'esso assai trasformato. Ciononostante rileveremo che il documento, non indicando le località portuali con nomi specifici e diversi, fa riferimento – per lo più – alle città, sia che queste ultime non fossero vicinissime agli scali (è il caso bresciano, mantovano, parmense) sia che vi fosse coincidenza, anche di nome, tra le une e gli altri (Piacenza e Cremona, quest'ultima in realtà vistosamente decaduta, dopo la distruzione del 603, dal rango di città ma evidentemente rapidamente rivitalizzata grazie alla funzionalità del suo porto). Quei porti poi che non fanno riferimento al territorio cittadino o ad un centro urbano vengono semplicemente collocati nel punto geografico in cui alcuni fiumi navigabili (Adda, Lambro) confluiscono nel Po evidenziando la loro primaria finalità di snodi nei trasporti del tempo.

Con l'eccezione di Cremona e Piacenza abbiamo dunque l'impressione di trovarci di fronte a strutture dislocate in contesti privi di insediamenti significativi, capaci di assorbire lo scalo dando ad esso il nome o generando un toponimo comprensivo *anche* dell'insediamento. Se ciò è vero, dobbiamo presupporre una attenzione particolare dell'amministrazione pubblica verso zone diverse dai tradizionali centri urbani, condizionati da incerte vicende istituzionali e quindi meno facilmente controllabili. La loro importanza *anche* per la città aveva comunque la capacità di condizionare o di sfruttare la viabilità circostante e perfino di condizionare la collocazione di enti monastici cittadini orientando l'assetto viario dello stesso centro urbano; ciò appare nel caso di Parma, città in cui, in età carolingia, si notano strategie di collegamento viario tra monasteri, ma anche chiesa, cittadini e scalo fluviale¹¹. L'esistenza di questa sequela di scali e i non interrotti legami con le città, dunque, alimentano ipotesi sempre meno pessimistiche sulle condizioni economiche del regno longobardo e, più in generale, sul problema della continuità e della frattura tra tardo antico e alto medioevo. Tuttavia, al di là di una idea di continuità limitativa se incentrata esclusivamente e banalmente sul ruolo del centro urbano, è presumibile immaginare che questi scali costituissero punti di recente sviluppo o località degne di potenziamento da parte dei poteri pubblici; cer-

⁷ C. BRÜHL, *Das "Palatium" von Pavia und die "Honorantiae civitatis Paviae"*, in *Pavia capitale di Regno, Atti del IV Congresso internazionale di Studi sull'Alto Medioevo, Pavia - Scaldasole - Monza - Bobbio, 10-14 settembre 1967*, Spoleto, 1969, p. 189-220.

⁸ C. VIOLANTE, *La società milanese in età precomunale*, Bari, 1953; G. FASOLI, *op. cit.* (n. 3); per un confronto tra situazione italiana e francese, si veda J. ROSSIAUD, *Les ports fluviaux au Moyen Âge (France, Italie)*, in *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge. Actes des Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, 35e congrès, La Rochelle, 5-6 Juin 2004*, Paris, 2005, p. 9-19.

⁹ S. GELICHI, *Infrastrutture marittime nell'alto medioevo: una prospettiva archeologica*, in *L'acqua nei secoli altomedievali, Settimane di Studio del Centro italiano di Studi sull'Alto Medioevo, LV, Spoleto, 12-17 aprile 2007*, 1, Spoleto, 2008, p. 283-317, p. 310 s. Ma per Comacchio si veda anche S. GELICHI, E. GRANDI, *Comacchio: una città alto-medievale e l'archeologia*, Faenza, 2013.

¹⁰ G. FASOLI, *op. cit.* (n. 3) pp. 602-603.

¹¹ Parma è distante dal Po, ma sul Po c'è il *portus parmisianus* e la città, attraversata dal torrente Parma e vicina al fiume Taro, entrambi convergenti sul Po, risente del bisogno di questo importante collegamento. I principali enti religiosi cittadini, proprietari di *curtes*, si collocano in prossimità del torrente su cui sorge il centro urbano sia per usufruire del collegamento fluviale con il Po, sia per usufruire della viabilità terrestre che li vedeva terminali di strade tendenti verso il Po; R. GRECI, *L'economia urbana*, in R. Greci (dir.), *Il Medioevo. Economia, società, memoria*, in D. Vera (dir.), *Storia di Parma*, III/2, Parma, 2011, p. 107-158.

tamente non avulsi dalla capacità attrattiva della città, ma tendenzialmente funzionali all'emergere di diversi flussi di interessi determinati dall'emersione, tra VIII e IX secolo, di nuovi *leader* economici e di nuovi assetti patrimoniali proiettati, grazie ad una rete di scali più diffusa e meno rigida, in uno spazio più ampio, non univocamente convergente sulla città. Assetti patrimoniali che non escludevano, in quanto sedi degli enti privilegiati, i centri urbani, alcuni dei quali avrebbero infatti sentito il bisogno, già alla fine dell'XI secolo e preannunciando tendenze di età comunale, di diventare protagoniste nel controllo del fiume progettando la costruzione di appositi canali navigabili: è il caso dei Modenesi che avrebbero ottenuto l'autorizzazione dall'imperatore Enrico IV di aprire un *navigium usque in Padum* per incrementare i commerci con Venezia, Ravenna ed altri porti ¹².

Non v'è dubbio insomma che il commercio fluviale fosse un fattore di crescita anche per la città; ma è pur vero che il ruolo dell'organizzazione e dell'economia curtense appare trainante e soprattutto capace di inserire centri urbani diminuiti di importanza in una rete di rapporti e di interessi esterni alla città, indubbiamente più ampi e meno occasionali, nella disarticolazione del sistema precedente. Esemplicativo è il caso di Piacenza in cui si misura il trapasso da una fase in cui il potere pubblico continuava a rapportarsi genericamente alla città ad una fase in cui andavano emergendo soggetti concorrenziali e alternativi, sia rispetto al godimento dei diritti pubblici sia rispetto al ruolo economico del centro urbano. Ciò lo si evince dalla concessione di diversi diritti sul fiume che il re Astolfo fece – oltre che all'abate di Nonantola – al vescovo di Piacenza (che già nel 744 prelevava una somma dalle navi che approdavano nel porto cittadino), ma anche da quella che, negli ultimi anni del Regno, il re Desiderio fece al monastero di San Salvatore di Brescia, di cui era badessa la figlia Anselberga, riguardante i diritti regi sul porto e ponte sul Po di Piacenza. Possiamo supporre l'affermazione di una politica bifocale, disponibile ad affrontare in modo pragmatico le situazioni a fronte di un indebolimento delle strutture statali e dei centri urbani, pronta ad usare i diritti pubblici in maniera non tradizionale operando consapevoli distinzioni: il traffico a lunga distanza e "internazionale" tendeva a restare sotto il controllo pubblico (secondo i privilegi liutprandini nella continuità del monopolio dei Comacchiesi), mentre il traffico locale e regionale tendeva a far capo ad enti che usavano sistema portuale e navigazione padana come supporti ai propri interessi particolari, gravitanti intorno alle numerose *curtes* disseminate in luoghi tra loro anche molto distanti ¹³. E' vero che i nuovi protagonisti, come si è detto, sono spesso enti cittadini, eredi di quel legame città/porti in parte ancora sancito dal privilegio di Liutprando; ma è da notare che le concessioni, non necessariamente riguardanti il porto della città cui appartiene l'ente privilegiato, se da

un lato potevano indebolire gli interessi (vescovili) locali, dall'altro aprivano lo scalo cittadino a rapporti molteplici. Il monastero di Bobbio, ad esempio, lontano dalla città ma ad essa collegato dalla Valle del Trebbia, era bisognoso della via fluviale per i suoi ampi interessi padani: sull'Adda il monastero aveva uno xenodochio a Castel Lupano, dove era funzionante un porto fluviale; le relazioni coi beni ubicati "in Cremonensibus" convergevano inoltre sul porto di Cremona, punto di confluenza di antiche strade¹⁴, mentre il Porto di Mantova (ove il monastero riscuoteva tributi dalle *naves venetice* e da quelle comacchiesi) e il Mincio risultavano fondamentali per i collegamenti del monastero coi beni posseduti sul Garda (così come, più ad est, i collegamenti coi possedimenti del Veronese erano assicurati dalla frequentazione di Adige e Brenta). Per questa ampia proiezione dei propri interessi sparsi nell'Italia settentrionale e presenti anche a Comacchio dove forse possedeva saline, Bobbio poteva contare sul libero transito delle sue navi sul Po e sul Ticino (a Pavia teneva stabili punti di vendita presieduti da un monaco e non da semplici servi) grazie ad antichi privilegi che sarebbero stati continuamente confermati in età carolingia (860), berengariana (903) e ottoniana (972) ¹⁵. Si trattava di esenzioni assai consistenti ma che indubbiamente moltiplicavano il ruolo dello scalo fluviale piacentino e delle sue strutture.

Parimenti i privilegi di un monastero non piacentino, come quello di San Salvatore/Santa Giulia di Brescia, indebolivano gli interessi pubblici o vescovili su di esso, ma nel contempo garantivano un vantaggioso incremento del traffico che alla città faceva capo. Questo convergere sul centro urbano di interessi esterni, connessi alla frantumazione del controllo pubblico determinò una situazione poco chiaramente riflessa nelle fonti scritte che parlano del porto (o piuttosto dei porti) di Piacenza. Il moltiplicarsi di concessioni rende infatti problematica l'individuazione e la collocazione dello scalo fluviale piacentino. Tali concessioni, rispetto a preesistenti strutture di pertinenza pubblica, implicavano la effettiva realizzazione di strutture distinte o aggiuntive (vista la semplicità di allestimento degli approdi) oppure si limitavano, più banalmente e immaterialmente, alle esenzioni di prelievi fiscali connesse all'uso plurimo delle stesse strutture? In età carolingia, quando pure il potere pubblico continuava ad esigere dai mercanti le antiche imposte "tam de pontibus et de navigiis" (805), continuarono le conferme e le nuove alienazioni di diritti pubblici: l'imperatore Ludovico II, infatti, concesse al monastero – in questo caso cittadino – di San Sisto (badessa la moglie Angilberga), non solo possedimenti, ma anche diritti di navigazione e un porto su Po-Adda ad essi collegati (862). Il quadro che uscì da questa politica empirica, meno attenta ai proventi fiscali ma di fatto sensibile agli interessi dei molteplici protagonisti della vita economica, dovette realmente determinare una

¹² G. FASOLI, *op. cit.* (n. 3), p. 603. Anche gli Imolesi, nel 1083, avrebbero preteso dal vescovo, che deteneva il porto di Conselice sul Sillaro, non solo riduzioni di tariffe, ma anche l'apertura di un canale che avvicinasse al centro urbano il porto, distante ben 18 chilometri

¹³ P. RACINE, *op. cit.* (n. 4), p. 12; anche nella Francia monasteri, palazzi regi di età carolingia e città sono sui fiumi o nelle loro vicinanze o nei loro foci: R.-H. BAUTIER, *La circulation fluviale dans la France médiévale*, in *Recherches sur l'économie de la France médiévale. Les voies fluviales. La draperie*, Paris, 1989, p. 7-36.

¹⁴ F. SOLDI, *La capitale del Po*, Cremona, 1957.

¹⁵ La concessione di Ludovico II dell'860 fu confermata da Berengario I nel 903 (*I Diplomi di Berengario I*, a c. di L. Schiaparelli, Roma, 1903, n. XL, p. 115) e da Ottone I nel 972 (*Codice diplomatico del monastero di San Colombano di Bobbio fino all'anno 1208*, a c. di C. Cipolla, I, Roma, 1918, n. XCVI, p. 325). Per la presenza di Bobbio nel Mantovano, S. Colombano di Bobbio, in A. Castagnetti et al. (dir.), *Inventari altomedievali di terre, coloni e redditi*, Roma, 1979, p. 113-118. Su Bobbio, E. Destefanis, P. Guglielmotti (dir.) *La diocesi di Bobbio. Formazione e sviluppi di un'istituzione millenaria*, Firenze, 2015.

moltiplicazione delle strutture portuali che le fonti ci presentano pertanto come prive di un rapporto diretto, sicuro, identificativo con il centro urbano pur situato sul fiume, ma piuttosto smembrate in punti diversi della riva¹⁶. Ne deriva la impossibilità, oltre che la difficoltà, di individuare, per l'alto Medioevo, uno scalo "piacentino". Il porto di San Sisto (a ovest) era funzionale prima di tutto a questo monastero che, proprietario della corte di Cotrebbia alla confluenza del Po e del Trebbia e titolare (per le donazioni di Angilberga) di diritti sulla riva da questa confluenza a quella tra Lambro e Po, necessitava soprattutto di collegamenti con le proprie corti di Luzzara e a Guastalla. Il porto vescovile di Codaletto, in cui in età longobarda "naves militorum usum habebant adplicandum" – di ignota ubicazione ma riconducibile al diploma con cui Carlo il Grosso, nell'881, concedeva alla chiesa cittadina diritti sulle navi "a rivo Frigido usque ad vadum Sancti Johannis"¹⁷ – doveva coincidere con quel *portus Portatorius* in cui il presule doveva fare confluire fra l'altro il sale di Salsomaggiore; se esso fosse situato nella località di Orio Litta prossima alle foci del Lambro, come è stato supposto, esso potrebbe corrispondere, ancora nel IX secolo, al già menzionato porto "qui dicitur Lambro et Placentia". Il *portus placentinus* di Santa Giulia, infine, ubicato tra le acque del *portus Portatorius* e quelle del porto di san Sisto sul braccio del Po vivo, a suo tempo ceduto dai sovrani longobardi al monastero bresciano, risultava soprattutto utile per l'attraversamento del Po e costituiva, dunque, un punto nevralgico nella viabilità fluviale/terrestre tale da motivare la presenza di edifici che l'inventario del monastero ricorda in quanto affittati a mercanti, anche veneziani¹⁸.

A Pavia l'amministrazione pubblica mantiene forme di controllo sugli scambi ravvisabili nella presenza di *ministeria* legati alla corte regia (mercanti, pescatori e barcaioli), che pagano canoni alla camera e che da essa restano strettamente dipendenti. Il mercato pavese, frequentato da mercanti di Amalfi, Gaeta e Salerno (*Honorantiae civitatis Papie*) e citato nelle pagine della *Vita Geraldi* di Oddone di Cluny (XI secolo)¹⁹, quando il monopolio dei Comacchiesi era stato ormai sostituito dall'intraprendenza dei Veneziani e quando finalmente cominciavano a comparire sul Po anche navi pavesi, era esterno alla città e vicino al Ticino. Quanto al porto, esso resta difficilmente agguantabile. A fianco di una presunta continuità col *portus ticinensis* di età romana situato intorno al ponte sul fiume, sono stati censiti diversi porti sulla sinistra del Ticino, a monte e a valle della città: quello di *Sclavaria*, nelle immediate vicinanze, in cui nel IX e X secolo avevano libero transito le imbarcazioni dei monasteri di Bobbio, di San Pietro in Ciel d'Oro e di Santa Maria Teodote di Pavia, quello "presso la torre Bianca" vicino alla cerchia urbana, quello spettante al vescovo (*Cavalliri-*

cius). Le menzioni di altri porti sul Po sembrano riferirsi ad attraversamenti più che a veri e propri porti nel senso odierno del termine: ad esempio la non localizzata *navicella Episcopi*, Barbiano (vicino a Casteggio), Burico (sul confine pavese/piacentino laddove arrivavano i diritti di pesca del vescovo). Poco più sappiamo dell'importante *portus Caput Lactis*, presso la confluenza dell'Agogna col Po²⁰. Ovunque quindi, nella fase di patrimonializzazione dei diritti pubblici e prima che emergesse la città come elemento coordinatore, le situazioni risultavano assai intricate e variabili, dipendenti dalla variabilità e dalla concorrenza della forza dei poteri in campo in relazione al variabile peso dell'autorità pubblica e delle sue forme di controllo fiscale e territoriale.

A Cremona la tradizione di diritti vescovili risalente a privilegi di età carolingia, proiettata anche su località poste sulla destra del Po nel tratto che andava dal porto di Vulpariolo fino alla confluenza sull'Adda (e sui relativi punti di transito), si indeboliva dopo l'888 e si trovava esposta, oltre al rischio ungarico, alla precoce insofferenza dei *cives* ormai attivi nel trasporto di sale in concorrenza coi Comacchiesi su tutto il corso del Po (all'inizio del X secolo Berengario I impediva ai Cremonesi – come a Comacchiesi, Pavesi, Ferraresi e Veneziani – di accedere alle paludi del monastero di Nonantola presso Bondeno) e alle residuali aspirazioni di altri attori locali (conti e gastaldi) sulla riva del fiume, nonché sulle isole di Vulpariolo e Meziana con i relativi porti²¹. Un intrico che determinò un serrato e oscillante confronto tra il vescovo e i cittadini lungo tutto il X secolo e forse una variabile geografia (o una variabile importanza) degli scali fluviali dell'area: il *portum in ipsa civitate existentem* donato alla chiesa cittadina nel IX secolo, ad esempio, non è più documentato nella seconda metà dello stesso secolo, quando la documentazione si concentra prevalentemente sul porto Vulpariolo e sugli altri porti coi relativi diritti di navigazione e di attracco. E' su questi che vescovo e cittadini si confrontarono aspramente tra 996 e 998²². Il porto Vulpariolo soprattutto, scomparso e già sbrigativamente identificato con il porto cittadino di Cremona, in realtà è sempre messo in relazione con località della riva meridionale del Po (Cocullo ecc.) situate attorno a Zibello parmense e con una sede di mercato. Sembra ragionevole pensare che esso coincidesse con un'isola (come tale difficilmente attribuibile alla riva destra o alla riva sinistra del fiume) posta nelle vicinanze della corte regia di Sospiro in corrispondenza con il terminale delle strade romane provenienti da Borgo San Donnino (Fidenza) e da Parma e con un facilitato punto di attraversamento del Po, ove anche oggi, non a caso, sorge il ponte che consente l'attraversamento del fiume. L'esistenza qui di un traghetto per il guado (ponte) e la presenza degli itinerari terrestri parmensi orientati alla via transappenninica

¹⁶ A. SOLMI *Le diete imperiali di Roncaglia e la navigazione del Po presso Piacenza*, in *Archivio storico per le antiche province parmensi*, n.s., 10, 1910, p. 74-86. La fonte fiscale di inizio VIII secolo, come si è visto, menzionava invece solo il porto "qui dicitur Lambro et Placentia", individuando in Piacenza – e nel ramo navigabile del Lambro – uno snodo funzionale ai collegamenti con Lodi vecchio e Milano successivamente facilitati, a inizio XI secolo, dall'apertura del più agevole sistema Vettibia-Olona-Lambro.

¹⁷ G.C. ZIMOLO, *Piacenza nella storia della navigazione interna*, in *Archivio storico lombardo*, 89, 1964, p. 168-195.

¹⁸ P. RACINE, *Piacenza nell'anno Mille*, in *Storia di Piacenza*, II: *Dal vescovo conte alla signoria (996-1313)*, Piacenza, 1984, p. 31-48, p. 36-38.

¹⁹ *Vita Santi Geraldi Aureliacensis*, in Migne, *Patrologia Latina*, CXXXIII, col. 630-704, col. 658

²⁰ A.A. SETTIA, *Pavia carolingia e post-carolingia*, in *Storia di Pavia*, 2: *L'alto Medioevo*, Pavia, 1987, p. 69-158, p. 123.

²¹ A.A. SETTIA, *L'età carolingia e ottoniana*, in G. Andenna (dir.), *Storia di Cremona. Dall'alto Medioevo all'età comunale*, Cremona, 2004, p. 38-105.

²² Il vescovo vantava infatti la "proprietas fluvio Padi da caput fluvio Addua usque in Vulpariolo, seu ripa iuxta ipsum fluvium, non longe a suprascripta civitate Cremona, ubi in ipsa ripa antiquo mercato esse videtur"; cfr. G. TABACCO, *La sintesi istituzionale di vescovo e città in Italia*, in ID., *Egemonie sociali e strutture del potere nel medioevo italiano*, Torino, 1979, p. 397-427.

del Monte Bardone lo fa apparire come chiave di un sistema integrato porto-strade di non comune importanza, almeno fin verso il Mille quando, a seguito del dissesto viario della costa parmense per cause naturali (alluvionali) la funzione di Vulpariolo (e dell'isola) venne ereditata da Porto, località situata tra Zibello e Stagno ma sulla riva sinistra del fiume. L'interesse della chiesa cremonese per questa località fluviale di proiezione affatto locale (e non solo per la presenza in esso di Comacchiesi e Veneziani) non era solo di natura economica. In età carolingia la scuola ecclesiastica cremonese, stando al capitulare Olonense dell'825, diventava la sede di studio privilegiata per l'intera area medio-padana, facilmente raggiungibile com'era da Piacentini ma anche da Parmensi, Reggiani e Modenesi²³; inoltre, attraverso questo porto/ponte poteva consolidarsi il controllo ecclesiastico dell'area emiliana intorno a Zibello ricompresa, infatti, nella diocesi cremonese. Un porto frontiera, un porto cerniera, quindi, il *Volpariolus*, che per tutte queste complesse ragioni non mancò di attrarre, a partire dal IX secolo, gli interessi proprietari e signorili del capitolo di Parma e, prima della sua decadenza a favore di Porto, anche dell'abbazia di Nonantola, presente nel Bussetano con la *Terra Monachorum*²⁴.

Anche in area bresciana ritroviamo situazioni analoghe. Il porto *brixianus* del diploma liutprandino non era presso Brescia ma sulla sinistra dell'Oglio – forse dirimpetto ad Alfiano – oppure a Pontevico o a Robecco, che, situati più a monte rispettivamente sulla sinistra e sulla destra del Po, potevano garantire non solo l'approdo, ma anche facili attraversamenti del fiume. Tutte località poco lontane dalla via che, risalendo il corso del fiume, conduceva a Porto d'Oglio, forse allora toccato dal fiume, e a Buonpensiero, fronteggiato, sulla riva opposta, da Genivolta. In questa zona, inserita dunque nel IX secolo in una intensa rete di comunicazioni stradali e fluviali capaci di mettere in relazione la montagna con la pianura, avrebbe preso vita a Monasterolo sull'Oglio, per concessione di Ottone I (968), un porto in grado di accogliere navi provenienti da Comacchio e Venezia e un mercato su cui, a fronte del depotenziamento di Genivolta, avrebbe esercitato diritti il vescovo di Bergamo²⁵. Ma già a partire dall'VIII secolo, quando il *portus fluminis Olei prope Alfianum* pervenne nelle mani del monastero di San Salvatore-Santa Giulia da poco fondato dalla regina Ansa, l'ente religioso bresciano si era avviato a diventare il soggetto più importante nei rapporti tra Oglio e Po; da esso dipendeva parte della Val Camonica, il porto e le navi della corte d'Isola all'uscita del lago d'Iseo e la riva sinistra dell'Oglio fino ad Alfiano (alla cui corte, nella seconda metà del X secolo, versava grano e denari il porto – ovvero una chiatta

per l'attraversamento del fiume – funzionante presso la corte di Bissarissu in località Calvatone). Da quest'area, il ruolo del monastero bresciano si proiettava ben oltre: possessore dell'*Insula Ciconiara*, già regia, coi *portora* annessi sulla riva sinistra del Po a monte di Viadana, esso continuava ad avere diritti sul porto piacentino, anche dopo che questo fu coinvolto nella donazione di Angilberga, moglie di Ludovico II al monastero di San Sisto di Piacenza²⁶. A coronamento di questa posizione privilegiata, poi, le navi di santa Giulia godevano di privilegi analoghi a quelli dei Veneziani sul mercato pavese di San Martino, e della metà del porto di *Scalvaria* sul Ticino sempre per concessione di Berengario I.²⁷

Questa approssimativa mappa della rete dei porti medio-padani, sembra mostrare una continuativa attrattività dell'area in questione tra VIII e IX secolo, tale da presentarsi come uno dei principali fuochi del complesso sistema di comunicazione fluviale basato sull'asse padano, complice la persistente attrattività del mercato pavese e la presenza di un sistema viario basato su itinerari non completamente dismessi o, come si vedrà, più recentemente potenziati.

La diffusa rete di porti funzionale agli interessi dei più importanti enti religiosi e all'intensificazione dei rapporti con Pavia, capitale del Regno, di questa area medio-padana favorì nel contempo l'estensione della rete stessa funzionando da attrazione per interessi più orientali. La cosa pare documentata da una prova *ex-silentio*. Il fatto che nel documento liutprandino del 715-730 Pavia non fosse menzionata tra i punti frequentati dai mercanti comacchiesi, fa pensare infatti che i rapporti commerciali con la capitale dipendessero dalla mediazione dei soggetti presenti nell'area medio-padana cui il potere regio riservava grande attenzione. Ma il progetto avviato in età longobarda era destinato ad un rapido superamento. Dal polittico di Bobbio dell'862 e da un diploma di Ludovico II alla chiesa cremonese dell'851-52 è testimoniata infatti la presenza di Venetici a Pavia e a Mantova, dopo che il *Pactum Lotharii* dell'840 aveva messo in luce i rapporti di mercanti venetici con *vicini* che in realtà vicinissimi non erano: si trattava di *Friulani*, *Cenedesi*, *Trevigiani* raggiungibili tramite agevoli percorsi lagunari e/o fluviali gravitanti sul Sile, sul Piave e sulla Livenza²⁸ ma anche di *Monselicensi* e *Vicentini* che potevano contare sul Bacchiglione che sfocia vicino a Chioggia, oltre che di *Comacchiesi*, *Ravennati* e *Cesenati*. Seppure sia inspiegabile l'assenza di Verona nel *Pactum Lotharii*, la cui area, in età longobarda e franca, era senza dubbio importante per le comunicazioni fluviali, si delinea la strutturazione di un sistema "modulare" in fase di ampliamento e di consolidamento, grazie al quale aree fluviali distinte tendevano ad

²³ Hlotarii *Constitutiones Olonnenses* (825), in *Monumenta Germaniae Historica, Leges*, II, p. 248-250

²⁴ R. GRECI, *Paesaggi e strategie proprietarie nell'Emilia occidentale dell'altomedioevo*, in S. Gelichi (dir.), *Campagne medievali. Strutture materiali, economia e società nell'insediamento rurale dell'Italia settentrionale (VIII-X secolo)*. Atti del Convegno. Nonantola (Mo), San Giovanni in Persiceto (Bo), 14-15 marzo 2003, Mantova, 2005, p. 37-46; U.P. CENSI, *Abbazie e poteri alle soglie del Monte Bardone (secc. IX-XII)*, in R. Greci (dir.), *Un'area di strada: l'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche*. Atti del Convegno di Parma e Castell'Arquato, novembre 1997, Bologna, 2000, p. 195-264.

²⁵ G.C. ZIMOLO, *Brescia e Bergamo nella storia della navigazione interna*, in *Archivio storico lombardo*, 91-92, 1966, p. 362-389, p. 365.

²⁶ Ivi, p. 366-67. Sull'Oglio esistevano altri porti di santa Giulia di Brescia in corrispondenza dell'innesto del fiume nel lago d'Iseo (*ibidem*). Sulla concentrazione di quote del patrimonio regio nelle mani del monastero bresciano, vd. C. SERENO, *Bertilla e Berta: il ruolo di Santa Giulia di Brescia e di San Sisto di Piacenza nel Regno di Berengario I*, in T. Lazzari (dir.), *Il patrimonio delle regine: beni del fisco e politica regia tra IX e X secolo*, Firenze, 2012, p. 187-202. Per i diritti sui porti del monastero bresciano vd. S. Giulia di Brescia, a c. di G. Pasquali, in A. Castagnetti et al., *Inventari altomedievali*, op. cit., p. 41-94.

²⁷ G.C. ZIMOLO, *Brescia e Bergamo*, op. cit., 8n. 25), p. 370; F. ROMANONI, *Note sul porto di Sclavaria di Pavia*, in *Bollettino della Società pavese di Storia Patria*, 104, 2004, p. 247-264.

²⁸ Area in cui, nel X secolo, troveremo peraltro documentati dei porti: Settimo sulla Livenza riconducibile al vescovo di Ceneda oltre al porto della città di Treviso; cfr. G. FASOLI, *Navigazione fluviale*, op. cit. (n. 3).

intrecciarsi e a convergere grazie alla sinergia e all'attivismo incrociato di soggetti diversi che avrebbero destrutturato i precedenti equilibri incentrati su Comacchio e sul suo monopolio. L'area venetica, cioè, si affacciava coi suoi mercanti nel mondo medio-padano, a seguito degli effetti delle novità politiche e politico-economiche: dapprima l'inserimento di Comacchio nel Regno longobardo con il conseguente radicamento in esso di potenti enti religiosi medio-padani (il monastero di Bobbio ebbe qui il suo scalo) e in seguito la prima occupazione-saccheggio di Comacchio ad opera di Venezia (866) moltiplicavano le occasioni per sempre più intensi interconnessioni tra l'interno della *Langobardia* e l'area veneto-adriatica. Le fonti altomedievali, insomma, indicano una progressiva estensione dell'"area di fiume", allungando significativamente i percorsi e le interconnessioni fluviali e coinvolgendo sempre più capillarmente le aree interne, anche quelle del settore nord-orientale della Penisola.

L'importanza del fiume e dei suoi porti nell'area che qui ci interessa rimane dunque evidente nel crescente processo di crisi e di evanescenza del potere pubblico; essa infatti non mancherà di fare sentire il suo peso nel processo di affermazione dei poteri particolari, di diversa natura, che nei porti, nella loro funzionalità economica e nella loro capacità di attrarre forme di insediamento, individueranno strumenti efficaci di affermazione. Ne è testimonianza il rapporto tra porti e strutture fortificate e tra pievi e porti. Quanto al primo problema, va detto che spesso si è creduto di potere instaurare un rapporto obbligato tra le due strutture, ravvisando fra l'altro nella costruzione di fortezze in prossimità dei porti il tentativo dei conti di contrastare il controllo esercitato dai vescovi sui mercati cittadini²⁹. In realtà la documentazione rimastaci non consente di ipotizzare legami meccanici ed obbligati tra castelli e vie di comunicazione, sia stradali sia fluviali; inoltre il maggior numero di fortezze del X secolo risulta di spettanza di vescovi e di monasteri³⁰. Ciononostante, nel prezioso censimento di strutture fortificate raccolto dal Settia, il rapporto tra fortificazioni e porti si fa significativo tra IX e X secolo. Le fonti ci parlano, già nell'833, del castello di Revere sul Po a controllo della riva meridionale del fiume in prossimità di isolotti spettanti alla chiesa di Modena³¹. Sulla riva opposta, più a nord, lungo il Tartaro, le fonti ci parlano del porto di Rovescello, luogo del Veronese (non più esistente) a nord di Nogara, e dei suoi diritti di ripatico, di palifittura e di teloneo, spettanti al conte di Verona ma dai quali, nell'890, venne esentato il monastero di Santa Maria di Gazzo. La gestione di questo porto e del mercato connesso

sembra inserita in vicende complesse che implicarono la costruzione di un castello a sostegno delle strategie difensive del re e del conte (910) e la sua successiva cessione, un anno dopo, all'abbazia di Nonantola che, per una più sicura presa sul territorio, non dovette più ritenere indispensabile la presenza *in loco* di fortificazioni delle quali, infatti, non si ha più notizia³². Per converso, all'inizio del X secolo, il castello di Nogara, in posizione più avanzata nella bassa veronese sulla riva del Tartaro (importante per le comunicazioni tra l'alta e la bassa pianura sulla sinistra del Po), aveva un attracco per le imbarcazioni³³. La zona tra Po e Adige solcata dal Tartaro, dotata di canali e fossi, diventava evidentemente strategica in una proiezione non limitata esclusivamente al Po, ma diretta anche, con effetto moltiplicatore, ad est tramite percorsi facilitati dall'esistenza di stagni e paludi che congiungevano i tratti terminali del Tartaro con il basso corso dell'Adige. E l'esistenza del porto e del castello di Legnago, da dove si poteva scendere di nuovo al Po, più a valle, per raggiungere a Ferrara, sembra dimostrare come il castello di Nogara non fosse più ritenuto sufficiente per la difesa di questo complesso e sempre più esteso insieme di percorsi³⁴.

Ma in altri luoghi, lungo il corso del Po e dei fiumi limitrofi, la documentazione del X secolo e alcune tracce archeologiche hanno lasciato traccia del bisogno (in realtà non sempre sicuramente realizzato) di progettare strutture fortificate in corrispondenza di porti fluviali. In un'ansa del Ticino, poco a valle di Pavia, al porto di Sclavaria, di spettanza della badessa di Santa Giulia, si progettò un castello forse mai costruito (916)³⁵; a Gorgo, nel Reggiano, presso Novellara e Carpi, Berengario I consentì la costruzione di un castello in corrispondenza dell'approdo utilizzato da Veneziani e da altri per l'accesso ai fiumi Gonzaga e Bondeno³⁶. Strutture fortificate erano a Vilcasara "iuxta flumen Panaro" di cui è menzionato il ripatico nel 945 e al porto di Bozzolo nel Cremonese "super fluvio Oleo" (950). Dovevano essere tutte strutture lignee, come attesta la palizzata di Bozzolo, le palificazioni portuali di Nogara³⁷ o quel villaggio agricolo spettante all'abbazia di Nonantola del IX secolo, con struttura accentrata e difesa, che nella moltiplicazione di soggetti interessati e nel fiorire di iniziative del secolo successivo, appare implicato in una rete di scambi, come attestano i rinvenimenti di monete di età ottoniana e di aree di attracco riferibili ad un corso d'acqua in prossimità del Panaro³⁸.

Se il connubio porti-castelli non è, come si è detto, una soluzione obbligata o una prerogativa di questa zona medio-padana, è indubbio che il fenomeno sembra qui diffuso

²⁹ A.A. SETTIA, *Castelli e villaggi nell'Italia padana. Popolamento, potere e sicurezza fra IX e XIII secolo*, Napoli, 1984, p. 141.

³⁰ G. FASOLI, *Navigazione fluviale*, op. cit. (n. 3), p. 572.

³¹ A.A. SETTIA, *L'acqua come difesa: La pensiola itatica*, in *L'acqua nei secoli altomedievali*, op. cit. (n. 9), p. 357-388, p. 378.

³² A.A. SETTIA, *Castelli e villaggi nell'Italia padana*, op. cit. (n. 29), p. 295 e, più nel dettaglio, A. CASTAGNETTI, *Le origini di Nogara (906) fra il re Berengario, il diacono veronese Audiberto, il conte Anselmo e il monastero di Nonantola*, in F. Saggiore (dir.), *Nogara: Archeologia e storia di un villaggio medievale (Scavi 2003-2008)*, Roma, 2011, p. 1-50.

³³ A.A. SETTIA, *L'acqua come difesa*, op. cit. (n. 31), p. 379.

³⁴ A. CASTAGNETTI, *Le origini di Nogara*, op. cit. (n. 32), p. 1-50, p. 37.

³⁵ F. ROMANONI, *Note sul porto di Sclavaria*, op. cit. (n. 27).

³⁶ P. CREMONINI, *Storia e storie attraverso le fonti scritte*, in S. Gelichi (dir.), *Campagne medievali*, op. cit. (n. 24), p. 26-87, p. 81; A.A. SETTIA, *L'acqua come difesa*, op. cit. (n. 9), p. 380.

³⁷ *Ivi*, p. 381-385.

³⁸ S. GELICHI, M. LIBRENTI, *Un villaggio fortificato dei secoli centrali del Medioevo nei pressi di S. Agata Bolognese (Bo)*, in *Campagne medievali*, op. cit. (n. 24), p. 101-117; tali strutture dovettero sparire e il villaggio tornare alla sua primitiva vocazione agricola nell'XI secolo, a causa della mobilità della rete idrica nella zona.

e intenso perché innestato su una rete di approdi fluviali strutturata, funzionale a intensi rapporti sovralocali e connessa inoltre agli sviluppi di poteri tra loro concorrenziali che dal controllo dell'economia, degli insediamenti e delle comunicazioni traevano indubbi elementi di affermazione e di consolidamento proprietario oltre che politico. Nella zona del Tartaro ad esempio, già testimone della significativa presenza di Nonantola, vedremo attivi i Canossa che qui, nell'XI secolo, realizzarono una solida base militare. Il potere dei Canossa, che si sarebbe esteso da Piacenza al mare attorno al Po e ai suoi affluenti, determinò la costruzione di fortezze spesso collocate in posizione utile per il controllo delle vie d'acqua, necessarie anche in occasione degli scontri armati. Un interesse quello dei Canossa, che rende ragione del rapporto tra vie fluviali e sviluppo di poteri territoriali, dato che l'intraprendenza patrimoniale di Adalberto Atto nella seconda metà del X secolo puntò decisamente al controllo di località poste sulle vie fluviali, di porti, di fortificazioni, di isole per culminare nella fondazione del monastero di San Benedetto situato alla confluenza del Po con il Lirone (1007). Anche le fonti agiografiche coeve attestano l'importanza di questi percorsi fluviali come nel caso della Vita di san Simeone il quale approdò al monastero appena fondato dopo essersi spostato tra Mantova, Parma e Borgo San Donnino (Fidenza) passando "per Parmae fluvium in Padum ... ac sic per Padi alveum ad monasterium" dopo avere toccato Colorno (*Caput Lorni*, ovvero la confluenza del Lorno con il Parma prima dell'ingresso di quest'ultimo nel Po) e Gonzaga. Al monastero i pellegrini arrivavano da Padova per venerare la tomba del santo e in questo punto stazionavano le navi che, staccatesi miracolosamente dalla riva, consentivano il facile attraversamento del fiume³⁹. Le isole, in effetti, facilitavano attracchi e attraversamenti⁴⁰, servivano alla difesa⁴¹, attraevano insediamenti. Quella di San Benedetto, circondata dal Po e dal Lirone, disponeva già, quando pervenne tramite permuta ad Adalberto Atto nel 961, di *castrum* e di chiesa⁴². E così accadeva in molti altri casi in cui isole o zone fluviali acquitrinose ospitavano porti, abitati, chiese e pievi⁴³. Cosa comprensibile se pensiamo alla tendenza degli insediamenti a collocarsi presso i corsi d'acqua, piuttosto che sugli antichi percorsi viari e, ancor più, sui dossi di anse fluviali.

Le stesse città, in alcuni casi, godono della felice situazione di essere poste sull'acqua diventando, più o meno direttamente, terminali delle comunicazioni fluviali. Già il diploma di Liutprando, come si è detto, metteva in luce l'esistenza di questo legame, persistente anche dopo la

conquista di centri urbani che, come Piacenza, Cremona ma anche Padova, trovavano nell'acqua la loro principale difesa e con l'eccezione di Brescello la cui dimensione cittadina decadde inesorabilmente, a seguito dell'aspro confronto longobardo-bizantino, della sua distruzione e del progressivo impaludamento dovuto alle piene e al mancato controllo del variabile corso del fiume⁴⁴. Non v'è dubbio che ciò fu favorito dal ruolo del crescente potere episcopale, soprattutto se avvantaggiato dai rapporti intrattenuti con il potere pubblico. Mantova ne è un buon esempio, dotata com'era, già in età longobarda, di un porto per i collegamenti col Po (alla confluenza col Mincio) e di un porto a nord del centro urbano in direzione del Garda (Porto mantovano) su quel lago del Mincio che circondava e proteggeva la città. La chiesa cittadina veniva privilegiata da Berengario nell'894 dei diritti su entrambe le rive del Mincio e in particolare da Valeggio fino al fiume Largione o Larione (a sud verso Borgoforte) e da questo in su fino al fiume Zara (il cui paleoalveo era il ramo destro dell'Oglio). I diritti fiscali (teloneo, ripatico, paliffittura) in città e nel porto, confermati ancora nel 997 da Ottone III e ragionevolmente connessi ai diritti sui mercati del comitato, disegnavano, grazie al controllo vescovile su corsi d'acqua che supportavano trasporti fluviali e commerci, una estesa e coerente rete di scali di varia entità convergente sulla città e sul Po che avrebbe garantito il raccordo tra il sistema fluviale interno (esteso anche al Veronese) con ben più lontane località e con l'Oltrepò (Pegognaga sembra avere rivestito, in questo senso, un ruolo avanzato di cerniera, come attestano eloquenti rinvenimenti archeologici)⁴⁵. La continuità e l'efficienza di un simile sistema troverà conferma nei privilegi concessi agli arimanni da Enrico II nel 1014 che prevedevano esenzioni da teloneo e ripatico "quod pro negocio exercent" in Garda, Lazise, Summo Lacu, nel Bresciano, a Ferrara, Comacchio e Ravenna.⁴⁶

Tra i problemi connessi al ruolo dei porti e della navigazione fluviale non va dimenticato neppure la questione dell'integrazione tra comunicazioni fluviali e viabilità terrestre. Quest'ultima, se considerata alla luce della funzionalità delle sedi portuali, appare degna di essere meglio conosciuta e dotata di una importanza maggiore di quella che, per l'alto Medioevo, solitamente le si attribuisce. Nella zona medio-padana che stiamo considerando, ad esempio, balza in primo piano l'interconnessione tra il sistema di porti fluviali su Po e la via di Monte Bardone, un itinerario divenuto di grande importanza in età longobarda per la sua capacità di garantire i rapporti tra la pianura padana e l'Italia centrale. Nel territorio parmense si sono individuate alcune "soglie di accesso" a

³⁹ P. GOLINELLI, *Elementi per la storia delle campagne padane nelle fonti agiografiche del secolo XI*, in ID., *Città e culto dei santi nel medioevo italiano*, Bologna, 1991, p. 133-174, p. 143-144.

⁴⁰ B. ANDREOLLI, *Gestione e misurazione dell'acqua nell'Alto Medioevo*, in *L'acqua nei secoli altomedievali*, op. cit. (n. 9), p. 429-469, p. 449 s.

⁴¹ Anche se era sconsigliabile innalzare mura di difesa in prossimità dell'acqua (per la facilità di assedi da parte dei nemici, il che conferma la utilizzazione delle vie d'acqua interne anche in situazioni belliche e non solo mercantili) in realtà si nota una tendenza forte a munire le isole di strutture fortificate; cfr. A.A. SETTIA, *L'acqua come difesa*, op. cit. (n. 31).

⁴² G. GARDONI, *Uomini e acque nel territorio mantovano (secoli X-XIII)*, in A. Calzona, D. Lambertini (dir.), *La civiltà delle acque tra Medioevo e Rinascimento*, 1, Firenze, 2010, p. 143-176, p. 158.

⁴³ Nell'isola di Suzzara, situata sotto una diramazione dell'Oglio (Zara), oltre ai beni donati da uno scabino mantovano alla chiesa di san Prospero di Reggio nel luogo Torricella, esisteva anche una cappella (899-900); a Revere, in zona acquitrinosa, oltre al castello esisteva, a metà XI secolo, una pieve da cui dipendevano più cappelle; a Sermide, nel IX secolo, vantava diritti san Silvestro in Nonantola, la cui corte e castello vennero donati nel 997 da Ottone III alla chiesa di Mantova; G. GARDONI, *Uomini e acque nel territorio mantovano*, op. cit. (n. 42), p. 158-9.

⁴⁴ A.A. SETTIA, *L'acqua come difesa*, op. cit. (n. 31), p. 370 s.

⁴⁵ G. GARDONI, *Uomini e acque nel territorio mantovano*, op. cit. (n. 42), p. 153-55

⁴⁶ *Ivi*, p. 161.

quel tratto che si dipana tra Borgo San Donnino e Pontremoli (quest'ultima destinata a diventare vera e propria *ianua et clavis* del percorso) attraverso il Monte Bardone (passo della Cisa). Se Parma e Borgo San Donnino rappresentavano le due soglie di accesso per gli itinerari terrestri, ben tre erano le soglie d'accesso e i punti di attraversamento del Po ubicate nel o in prossimità di questa parte del territorio parmense: *Copermio-Colorno* in corrispondenza della confluenza del Parma con il Po (su cui convergevano itinerari fluviali o terrestri orientati a Brescia, Mantova e Verona)⁴⁷, *Coltaro e Arzenoldo* o *Roccabianca* in corrispondenza della confluenza del Taro con il Po (orientati a Brescia e Cremona)⁴⁸, *Brescello* in corrispondenza della confluenza dell'Enza con il Po (orientato a Mantova e Verona)⁴⁹. Tutte e tre coincidono puntualmente con i moderni ponti che garantiscono l'attraversamento del Po e nell'alto medioevo vedevano l'attracco di navi circolanti tra Pavia, Piacenza, Mantova, Comacchio. Già egemonizzati dalla grande famiglia franco-salica dei Supponidi in fase di progressivo declino nella seconda metà del IX secolo, questi "luoghi di fiume" ci appaiono sedi di mercato e di snodi fluviali-terrestri – se non di porti – di tale importanza da attirare le presenze di importanti enti religiosi che, in relazione con i massimi poteri, vediamo impegnati a presidiare la strada, ad assistere i pellegrini oltre a garantire i collegamenti tra le zone di loro competenza (possessi, ospedali, chiese) al di qua e al di là dell'Appennino. Ma l'intera zona, proprio per la sua importanza sul fronte delle comunicazioni e per il facile attraversamento del Po che garantiva, si prestava all'attrazione di una pluralità di poteri (ecclesiastici e laici) concorrenti e convergenti su di essa. Intorno alle foci del Taro, le pievi di S. Quirico e di S. Genesio (a est di San Secondo Parmense) avevano cappelle dipendenti nell'Oltrepò.⁵⁰ A Brescello Tedaldo di Canossa fondò il monastero di San Genesio che favorì l'espansione della famiglia nella pianura⁵¹ e a cui Matilde, nel 1099, cedette il castello con mercato e porto ivi esistenti⁵².

A parte gli enti religiosi parmensi gli interessi concorrenti in questo importante snodo venivano da luoghi ben più lontani. Non solo le navi di Bobbio si servivano anche di questi scali per i loro viaggi tra le stabili basi di Pavia e Comacchio o per raggiungere, dalle principali sedi di Borgo val di Taro e Bedonia, le dipendenze del monastero sul Garda in area bresciana, veronese, mantovana. Ma anche San Silvestro di Nonantola, presente a Pavia, Piacenza, Parma e Cremona, aveva *cellae* e chiese in quest'area (*Aucia*) utili per l'accesso al fiume, per il suo attraversamento, per la

percorribilità delle strade dirette alle sedi appenniniche del monastero in Val di Taro (Bardi, Borgo Taro) e alle *curtes* toscane. E così il monastero di San Pietro in Ciel d'Oro di Pavia i cui insediamenti si snodavano in maniera coerente tanto lungo il corso del Po e il tratto terminale del Taro (da Brescello con la chiesa di San Sisto oltre l'Enza, alle località in cui l'ente pavese vantava interessi: da Parola e Castell'Aicardi, da Soragna a Ragazzola), quanto sull'Appennino (a Bedonia, dove ancora nel XII San Pietro poteva vantare ben 11 chiese, ma anche a Santa Maria del Taro e a Pontremoli, località opportunamente orientate verso le corti e chiese toscane e verso Roma)⁵³. Lungo tutto il IX secolo abbiamo poi attestate le presenze di San Salvatore-Santa Giulia di Brescia, che dalla *via Brixiana* perpendicolare rispetto alla pianura padana superava il Po in direzione della via di Monte Bardone. Tale presenza sta ad indicare come il fiume e gli itinerari appenninici ad esso connessi consentissero non solo l'espansione del vivace monachesimo bresciano (che al tempo di Petronace contribuì alla rinascenza di Montecassino) ma anche al controllo, da parte degli ultimi sovrani longobardi, delle comunicazioni nel periodo del confronto coi Franchi e il Papato. Santa Giulia era presente nei porti di Pavia e di Piacenza, come sappiamo, ma vantava anche un sistema di corti lungo il corso dell'Oglio, del Mella, del Chiese e del Mincio fino all'"imbuto" di Cicognara (a nord del Po tra le soglie parmensi di Brescello e di Copermio) e a sud del fiume giacché nel 760 i sovrani avevano donato alle monache il casale di Polesine Manfredi, sul tratto parmense del Po presso Stagno, vicino ad Arzenoldo. La conferma, nell'851, dell'ospizio di Montelungo, poco oltre il passo della Cisa, attesta l'esistenza di un complesso sistema che, anche in questo caso, consentiva all'ente di dirigersi sicuramente dalle sedi padane a quelle toscane, laziali, spoletine, beneventane. Per completare questo quadro improntato da una logica fortemente imitativa, varrà la pena di ricordare l'altro monastero bresciano di San Benedetto di Leno che nel 958 si vede confermata la corte di Sabbioneta (di fronte a Copermio), nuovamente confermata da Berengario II nel 958, e Pomponesco (di fronte a Brescello); il monastero bresciano, in verità, già da tempo poteva contare nel Parmense sulla cella di Fontanellato (prossimo alla sponda del Po e vicino al corso terminale del Taro), oltre a beni in Medesano, Noceto, Cassio, Montelungo, Pontremoli sulla via di Monte Bardone⁵⁴.

La specificità di quest'area, in cui i percorsi fluviali si congiungevano a più o meno antichi itinerari terrestri,

⁴⁷ Forse il *portus Parmisianus* era pertinenza della *curtis regia* di Parma pervenuta nell'877 al vescovo Guibodo con mercato e castello: U.P. CENSI, *Abbazie e poteri*, op. cit. (n. 24), p. 198, n. 14.

⁴⁸ Qui troviamo la fossa Guittaldi (Roccabianca) in cui esita la via pubblica, a fronte del porto Volpariolo, ove è documentato un "transitorium militum" (910) e un antico mercato (998) e da dove si dipartono le strade per Borgo San Donnino e per Parma; C. SOLIANI, *Nelle terre dei Pallavicino*, 1, Busseto, 1989, p. 48-54.

⁴⁹ Ad Arzenoldo-Coltaro i diritti sui *castra* che presidiano la riva del Taro e i beni di Palasone, Pizzo, San Secondo e Moncello (presso Bianconese) sono della chiesa di Parma e dei canonici; U.P. CENSI, *Abbazie e poteri*, op. cit. (n. 24); vd. anche P. CREMONINI, *Storia e storie attraverso le fonti scritte*, in S. Gelichi, M. Librenti, M. Marchesini (dir.), *Un villaggio nella pianura. Ricerche archeologiche in un insediamento medievale del territorio di Sant'Agata bolognese* (Quaderni di Archeologia dell'Emilia-Romagna. 33), Borgo San Lorenzo (Fi), 2014, p. 26-87, p. 82; G. BOTTAZZI, P. GALLONI, *Ambiente antico e insediamenti medievali nella pianura parmense (secc. IX-XIII)*, in *Il territorio parmense da Carlo Magno ai Canossa. Atti e memorie del Convegno (Neviano degli Arduini, 17 settembre 1995)*, Modena, 1997, p. 45-72, p. 52.

⁵⁰ U.P. CENSI, *Abbazie e poteri*, op. cit. (n. 24), p. 228.

⁵¹ V. FUMAGALLI *Le origini di una grande dinastia feudale. Adalberto Atto di Canossa*, Tübingen, 1971, p. 78-80.

⁵² U.P. CENSI, *Abbazie e poteri*, op. cit. (n. 24), p. 198 e P. TORELLI, *Regesto mantovano*, Roma, 1914, p. 88, doc. 123.

⁵³ U.P. CENSI, *Abbazie e poteri*, op. cit. (n. 24), p. 210.

⁵⁴ *Ivi*, p. 211-214.

giocò un ruolo importante anche nella crescita della chiesa parmense avviata dalla strategia del vescovo Guibodo nella seconda metà del IX secolo: nell'877 il vescovo si vedeva infatti concessa la *curtis regia* di Parma cui competeva il "porto parmigiano" di liutprandina memoria. L'episcopio acquisì poi, progressivamente, nella prima metà del IX secolo, le corti di Sabbioneta, Brescello, Palasone, Coltaro e terre presso Sospiro estendendosi in tal modo su entrambe le rive del Po⁵⁵ e realizzando un'egemonia sui punti nodali del fiume e, congiuntamente, sulla via di Monte Bardone (ove la chiesa parmense è robustamente presente con possedi e diritti a Borgo san Donnino e Berceto) oltre che sulla via per Cremona⁵⁶. E tutto ciò a scapito dei monasteri tradizionalmente presenti in zona, ma soprattutto per la vicinanza e la fedeltà dei vescovi parmensi al potere pubblico in età ottoniana⁵⁷. Per contro, e per altre ragioni, nuovi monasteri legati alla Riforma e alla pratica del pellegrinaggio non mancheranno di inserirsi in questo scenario: dagli enti parmensi quali san Giovanni Evangelista di Parma e Santa Maria di Castione, entrambi legati a Cluny, a Vallombrosa, a san Michele della Chiusa, a san Roberto de la Chaise-Dieux⁵⁸, lasciando, sui percorsi viari del sistema, tracce visibili delle nuove esigenze ideologiche della Chiesa romana⁵⁹. Ma direi che qualsiasi centro di potere, qualsiasi progettualità politica, in quest'area, continuerà a manifestare il bisogno di svilupparsi secondo logiche viarie che pongono in primo piano porti e navigazione fluviale: i comuni padani gravitanti sul fiume che in età sveva, seppure in maniera intermittente e concorrenziale, realizzeranno forme parziali di coordinamento tramite patti tesi a regolare la circolazione di eserciti, ma anche di merci e di monete; le famiglie signorili del territorio, per tornare al più ristretto ambito parmense, che svilupperanno i propri poteri, minacciosi per la città, prescindendo dalla continuità territoriale, ma non prescindendo dal controllo (anche tramite strutture fortificate) dei porti e dei principali assi fluviali (oltre che stradali); e infine gli stati regionali (Visconti, Este, Scaligeri) che qui tenderanno ad espandersi e a scontrarsi.

Le nuove ed aumentate esigenze di età comunale avrebbero sollecitato progetti di più diretta integrazione tra fiume e centri urbani: quei Navigli, la cui realizzazione e la cui efficienza, doveva misurarsi con problemi di natura

giurisdizionale, per superare la diffusa frammentazione di diritti, ma anche finanziaria e tecnica (come dimostrano i fallimenti bolognesi del XII secolo per le conseguenze delle incontrollabili piene del Reno e quelli parmensi del XIII per l'incapacità ingegneristica di fare fronte all'interramento dello scavo). Il sistema fluviale restò quindi fondamentale, pur in un processo di razionalizzazione della rete portuale conseguente a forme di più organico coordinamento territoriale e in sintonia con il decollo di una politica stradale comunale tendente ad imporre una più stabile e sicura rete di itinerari terrestri⁶⁰. Questi ultimi finirono senza dubbio per prevalere laddove la percorribilità delle vie d'acqua, comunque praticate nell'alto Medioevo, era più problematica e perfino intermittente; ad esempio nell'area posta a destra del Po, dove i fiumi, di natura prevalentemente torrentizia, scendono rapidamente a valle dai vicini pendii appenninici. Un buon esempio è dato dalla situazione bolognese. Nel 905 in un privilegio di Berengario I al vescovo di questa città si parla di navigazione di uomini e merci sul Reno fino al Po, un traffico tale da motivare l'avvio di un nuovo mercato – sempre di proprietà della chiesa – *in silva que dicitur Pescariola*. Contestualmente veniva assegnato al vescovo il "portum qui fuit catabulum navium in flumine quod Renum dicitur", evidentemente ormai caduto in disuso. Successivamente, in una bolla di Gregorio VII del 1074, verranno menzionati ben tre porti situati nel Bolognese: quello di Galliana, il porto situato "in fundo Petriculo" e il porto di Milione. La supposta coincidenza del porto "in fundo Petriculo", non più citato nelle fonti, con quello menzionato nel 905 e con quello, denominato Sivieratico, attestato ancora nel XIII secolo (tutti localizzabili sul Reno a nord di Bologna), conforta l'idea della rinnovata funzionalità, ad opera del vescovo, dell'area portuale di età romana, situata appunto a Galliera. Gli altri due porti di Galliana e Milione, invece, sembrano configurare una seconda area portuale situata in tutt'altra zona, sempre lungo il Reno ma nella località montana di Marano, a sessanta chilometri da Casalecchio, nel punto cioè in cui il fiume sfocia nel piano. Qui, dove il fondovalle presenta un'altezza di 276 metri s.l.m. e una pendenza inferiore allo 0,6 %, è attestato, nel XII secolo, un *navigium*, che quindi confermerebbe la navigabilità del Reno anche in quest'area collinare. Il porto insisteva

⁵⁵ E. GUERRA, *Gli antichi diritti del Vescovo di Parma sopra le acque scorrenti nel suo vescovado*, in *Archivio storico per le Province parmensi*, s. III, 2, 1937, p. 11-18.

⁵⁶ U.P. CENSI, *Abbazie e poteri*, op. cit. (n. 24), p. 222 s.

⁵⁷ G. ALBERTONI *Il potere del vescovo. Parma in età ottoniana*, in R. Greci (dir.), *Il Medioevo. Poteri e istituzioni*, in D. Vera (dir.), *Storia di Parma*, III/1, Parma, 2010, p. 69-113.

⁵⁸ U.P. CENSI, *Abbazie e poteri*, op. cit. (n. 24), p. 231.

⁵⁹ C.A. QUINTAVALLE, *La via Romea*, Parma, 1975.

⁶⁰ Il crescente interesse per la viabilità terrestre da parte dei comuni contribuì a far sì che molti ponti, tra XII e XIII secolo, perdessero la natura di porti e diventassero elementi della strada. Il progressivo intervento pubblico fu a volte preceduto da iniziative, talora in conflitto, di soggetti diversi e di portata non solo locale. Un utile esempio è fornito dalla *domus pontis* sul Taro nel punto di attraversamento del fiume in cui compare un ospedale legato alla pieve di san Pancrazio, dipendente dai canonici di Parma. La progettazione di un ponte per favorire la viabilità è da collegarsi all'iniziativa personale di un uomo devoto che, per espiare un voto non mantenuto (1170), avviò, con il benplacito di papa Alessandro III, la costruzione di una struttura in legno in fase di realizzazione ancora a inizio XIII secolo. La *domus* in questione, che nelle *rationes decimarum* del 1230 vediamo soggetta al vescovo di Parma, sarà poi sede di una comunità religiosa sottoposta, per consenso di Innocenzo IV, alla regola di Altopascio. L'importanza di questo ponte per le comunicazioni stradali locali farà sì che di lì a poco, nella seconda metà del Duecento, il comune di Parma finanziasse la comunità per sostituire l'opera lignea, non sufficientemente robusta, con un ponte in pietra. Questo interessato intervento cittadino costituì la premessa per il controllo diretto del ponte da parte del comune, che si impegnava, per statuto, a finanziarne la manutenzione con fondi derivanti dal prelievo fiscale. Per quest'area piacentino-parmense, vd. G. ALBINI, *Strade e ospitalità, ponti e ospedali di ponte nell'Emilia occidentale (secc. XII-XIV)*, in EAD., *Carità e governo della povertà (secoli XII-XV)*, p. 117-154, p. 132 s. Per confronti con l'area francese all'inizio del nuovo millennio, J. MESQUI, *Grands chantiers de ponts et financements charitables au Moyen Âge en France*, in *Tecnología y sociedad: Las grandes obras públicas en la Europa Medieval. Semana de Estudios Medievales, Estella 17 a 21 de julio de 1995*, 22, Pamplona, 1996, p. 153-178.

peraltro in una zona, al confine delle diocesi di Bologna e Pistoia, dove nell'801 si stendeva un *Gaius Regine* (Gisaltrude, moglie di re Astolfo e sorella di Anselmo, fondatore di Nonantola, avrebbe qui ricevuto in dono beni dal marito nel 752) e dove forse era situato un mercato e una dogana per i beni importati dai mercanti Pisani attraverso Lucca e Pistoia. L'esistenza di questo porto che riforniva il mercato di Bologna spiega la ragione per cui nel diploma ai Bolognesi del 1116, Enrico V voleva che "in *toto* alveo Reni nichil fiat operis quo peius navigetur" e la limitazione (sollecitata dai Bolognesi) imposta ai *negotiatores de Tussia* che solo due volte l'anno, in occasione delle fiere ferraresi di San Martino

e delle Olive, avrebbero potuto oltrepassare la via Emilia al fine di raggiungere, evidentemente per via d'acqua, Ferrara. Questo porto montano appare oggi qualcosa di innaturale, ma in realtà la sua vita si prolungò fino all'inizio del XIII secolo, quando la costruzione del canale Navile e la ripresa di più sicuri collegamenti stradali in area appenninica ne determinò la decadenza. Da quel momento gli spostamenti via acqua si concentrarono nel porto cittadino di Corticelle e poi del porto di Maccagnano, in piena pianura, a sud della città⁶¹. Un buon esempio, questo, di come ogni semplicistica idea di determinismo geografico debba tenere conto anche del dato storico.

⁶¹ A.I. PINI, *Porti, canali e mulini a Bologna dal X al XIII secolo*, in *La pianura e le acque tra Bologna e Ferrara, un problema secolare*, Atti del Convegno di studi (Cento, 18-20 marzo 1983), Cento (Fe) 1993, pp. 269-296, a p. 278 e ss.